

บทที่ 2

กฎหมายพาณิชย์นาวีของต่างประเทศในรูปแบบของประมวลกฎหมาย (Codification)

ประเทศที่มีกฎหมายพาณิชย์นาวีในรูปแบบประมวลกฎหมาย ปรากฏอยู่หลายประเทศด้วยกัน ได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เรียกกันว่า Maritime Code of the People's Republic of China ประเทศเวียดนามมีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เรียกกันว่า Vietnam Maritime Code ประเทศสวีเดนมีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เรียกกันว่า The Swedish Maritime Code ประเทศนอร์เวย์มีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เรียกกันว่า The Norwegian Maritime Code ประเทศโครเอเชียมีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เรียกกันว่า Maritime Code of the Republic of Croatia ประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายพาณิชย์นาวีปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์เล่มที่ 3 โดยมีหัวข้อเรื่องว่า Maritime Commerce เป็นต้น

แต่ในที่นี้ผู้เขียนขอทำการศึกษากฎหมายพาณิชย์นาวีที่จัดทำในรูปแบบประมวลกฎหมายของ 2 ประเทศ อันได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศสวีเดน

1 กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

ในช่วงประมาณ 20 ปีที่ผ่านมาประเทศไทยได้พัฒนาเป็นหนึ่งในประเทศที่มีความเข้มแข็งทางพาณิชย์นาวี สังเกตได้จากอัตราการเจริญเติบโตของกองเรือที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี โดยมีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13 และจำนวนระวางน้ำหนักของเรือร้อยละ 7.7 ซึ่งเพิ่มขึ้นมากกว่าอัตราเฉลี่ยของโลกถึงร้อยละ 1.1 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ¹ และจำนวนคดีที่เกี่ยวข้องกับด้านพาณิชย์นาวีที่ศาลพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนรับไว้พิจารณามีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ สาธารณรัฐประชาชนจีนจึงรับมือกับการเพิ่มมากขึ้นของการขนส่งทางทะเลและการค้า โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับทางด้าน

¹ KX Li and CWN Ingram, MARITIME LAW AND POLICY IN CHINA, 1st ed. (Great Britain : Cavendish Publishing Limited, 2002), p 1.

พาณิชย์นาวีมากกว่า 20 เรื่อง ซึ่งกฎหมายพาณิชย์นาวีที่สำคัญที่สุดของสาธารณรัฐประชาชนจีน คือ ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี 1992 และกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งพาณิชย์นาวี 1999 (Maritime Procedure Law : MPL) นอกจากนี้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนยังได้ให้สัตยาบันเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องพาณิชย์นาวีไว้หลายอนุสัญญาด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ทั้งหมดนี้ทำให้เกิดระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีที่สมบูรณ์ขึ้นอันเป็นไปตามหลักปฏิบัติระหว่างประเทศทั่วไป²

เนื่องด้วยสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เห็นว่าการมีอยู่ของหลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของกฎหมายพาณิชย์นาวีของตนยังคงมีความถดถอยมากกว่ารัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) สาธารณรัฐประชาชนจีนเห็นควรที่จะมีการบัญญัติหลักเกณฑ์ของกฎหมายพาณิชย์นาวีให้สัมฤทธิ์ผล จึงได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้นโดยได้มีการพิจารณาถึง ความสำคัญในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลที่ สาธารณรัฐประชาชนจีนทำการค้าขายกับต่างชาติและความต้องการเพื่อที่จะทำให้กฎหมายพาณิชย์นาวีมีความทันสมัยและยอมรับปฏิบัติตามหลักของนานาชาติ และมีวัตถุประสงค์ในการจัดทำกฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้นเพื่อส่งเสริมหรือช่วยเหลือแก่การพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลของสาธารณรัฐประชาชนจีนและเพื่อช่วยให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ทางการค้ากับต่างประเทศ โดยในการยกร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ยึดหลักการความเป็นอิสระ ความเสมอภาค ผลประโยชน์ส่วนร่วมและหลักปฏิบัติระหว่างประเทศที่มีอยู่ในเรื่องการขนส่งทางทะเล

1.1 หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของกฎหมายพาณิชย์นาวีที่สาธารณรัฐประชาชนจีนจัดทำในรูปแบบประมวลกฎหมาย

สาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการลงมติยอมรับให้นำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีมาใช้เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 1992 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 1993 ซึ่งเป็นเหตุการณ์สำคัญสำหรับสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นอย่างมากในการทำให้กรอบทางกฎหมายพาณิชย์นาวีมีความสมบูรณ์ โดยการร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นได้สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การเมือง และกฎหมายของสาธารณรัฐ

² Ibid.p.2.

ประชาชนจีน การร่างประมวลกฎหมายของสาธารณรัฐประชาชนจีนเริ่มต้นมาจากการศึกษาและแปลงจากกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศรัสเซีย โดยหลักเกณฑ์และสาระสำคัญของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีดังต่อไปนี้

1.1.1 กรรมสิทธิ์ในเรือ (Ownership Of Ships)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องกรรมสิทธิ์ในเรือไว้ 4 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 7 ถึง มาตรา 10 มีรายละเอียดดังนี้

เจ้าของเรือมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเรือที่ตนมีกรรมสิทธิ์ และการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์การโอนกรรมสิทธิ์ หรือการสูญเสียกรรมสิทธิ์ในเรือจะต้องมีการนำไปจดทะเบียนกับหน่วยงานที่มีอำนาจรับจดทะเบียนเรือด้วย หากไม่มีการนำไปจดทะเบียนดังกล่าวแล้วจะมีผลทำให้ไม่สามารถยกขึ้นสู่กับบุคคลภายนอกได้

1.1.2 การจำนองเรือ (Mortgage Of Ships)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องการจำนองเรือไว้ 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 11 ถึง มาตรา 20 มีรายละเอียดดังนี้

การจำนองเรือมีขึ้นเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ที่ผู้จำนองมีต่อผู้รับจำนอง เพราะหากผู้จำนองไม่สามารถชำระหนี้ให้แก่ผู้รับจำนอง ผู้รับจำนองสามารถที่จะบังคับเอาแก่เรือที่จำนองได้

ผู้จำนองเรือจะต้องเป็นเจ้าของเรือหรือเป็นผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือ หรือเป็นเจ้าของร่วมที่ถือกรรมสิทธิ์ในเรือในสัดส่วนที่มากกว่า 2 ใน 3 ของเรือ เว้นแต่จะได้มีการตกลงเป็นอย่างอื่นระหว่างเจ้าของร่วมด้วยตนเอง

การจำนองเรือต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร และจดทะเบียนจำนองเรือ หากไม่มีการจดทะเบียนจำนองเรือ ผู้จำนองและผู้รับจำนองจะไม่สามารถอ้างการจำนองเรือยกเป็นข้อต่อสู้กับบุคคลภายนอกได้ โดยการจดทะเบียนจำนองให้ใช้บังคับกับเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือด้วย

เมื่อมีการจำนองเรือแล้วมีผลทำให้ผู้รับจำนองเรือหรือเจ้าหนี้จำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้เอาจากเรือในลำดับก่อนเจ้าหนี้สามัญ และผู้จำนองเรือจะโอนกรรมสิทธิ์ในเรือไม่ได้ หากผู้รับจำนองไม่ให้ความยินยอม

หากผู้รับจำนองได้อोनสิทธิเรียกร้องในเรือที่เป็นหลักประกันไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่บุคคลอื่น สิทธิจำนองเรือย่อมโอนตามไปด้วย

การจำนองตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะระงับสิ้นไปเมื่อเรือที่จำนองไว้สูญหายไป และผู้รับจำนองมีสิทธิที่จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากการคุ้มครองการประกันภัยในกรณีที่เรือสูญหายก่อนเจ้าหนี้รายอื่น

1.1.3 บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลไว้ 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 21 ถึง มาตรา 30 มีรายละเอียดดังนี้

บุริมสิทธิทางทะเล คือ สิทธิของเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิในการที่จะเรียกร้องจากเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบเปล่า หรือผู้ดำเนินงานเรือ เพื่อให้ได้รับชดเชยค่าเสียหายที่เรือนั้นได้ก่อขึ้นก่อนบุคคลอื่น

ประเภทของสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล มีดังนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าจ้าง หรือค่าตอบแทนอื่น ๆ ค่าใช้จ่ายในการส่งลูกเรือกลับประเทศ ค่าประกันสังคมของนายเรือ ลูกเรือ และคนบนเรืออื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายแรงงาน กฎเกณฑ์ทางปกครอง ระเบียบ ข้อบังคับ หรือสัญญาจ้างแรงงาน

2. สิทธิเรียกร้องเพื่อการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บของบุคคลใด ๆ อันเกิดจากการดำเนินงาน

3. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าระวางเรือ ค่าธรรมเนียมในการนำร่อง ค่าภาระท่าเรือ และค่าใช้จ่ายเรือ

4. สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการช่วยเหลือกู้ภัย

5. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าเสียหาย ในกรณีที่ทรัพย์สินสูญหายหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดในการดำเนินงานเรือ

ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลประเภทใดจะได้รับชำระหนี้ก่อนหรือหลัง ให้เป็นไปตามลำดับ ข้อ 1- ข้อ 5 แต่หากสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการช่วยเหลือกู้ภัยได้เกิดขึ้นหลังจากสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลในข้อ 1 – ข้อ 3 แล้วนั้น สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการช่วยเหลือกู้ภัยจะอยู่ในลำดับก่อนที่จะได้รับชำระหนี้ และหากมีบุริมสิทธิทางทะเลจากการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นมากกว่า 2 ครั้ง การช่วยเหลือกู้ภัยครั้งหลังสุดจะได้รับการชำระหนี้ก่อนการช่วยเหลือกู้ภัยในครั้งก่อน ๆ

ส่วนลำดับการได้รับชำระหนี้ระหว่างเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลกับเจ้าหนี้คนอื่นนั้น มีหลักอยู่ว่า เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลมีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับก่อนเจ้าหนี้ที่มีสิทธิครอบครองโดยอาศัยสิทธิยึดเหนี่ยว (possessory lien) และเจ้าหนี้ที่มีสิทธิครอบครองโดยอาศัยสิทธิยึดเหนี่ยวมีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับก่อนเจ้าหนี้จำนองเรือ

บุริมสิทธิทางทะเลจะระงับสิ้นไปด้วยเหตุดังต่อไปนี้

1. หากยังไม่มี การบังคับสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลภายใน 1 ปี
2. ศาลได้มีคำสั่งให้ทำการขายเรือ
3. เรือได้สูญหายไป

อย่างไรก็ตาม บุริมสิทธิทางทะเลจะไม่ระงับโดยการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือ เว้นแต่มิได้มีการบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลภายใน 60 วันนับแต่วันที่มีการประกาศแจ้งถึงการโอนกรรมสิทธิ์ซึ่งกระทำโดยศาลตามคำร้องขอของผู้รับโอน เมื่อการโอนถูกกระทำให้มีผลขึ้น

นอกจากนี้ บุริมสิทธิทางทะเลจะไม่ระงับโดยการโอนสิทธิเรียกร้องซึ่งมูลหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องนั้นมีบุริมสิทธิทางทะเล แต่กฎหมายกำหนดให้บุริมสิทธิทางทะเลโอนตามไปด้วย

1.1.4 คนประจำเรือ (Crew)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องคนประจำเรือไว้ 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 31 ถึง มาตรา 40 มีรายละเอียดดังนี้

ตามกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน คำว่า “คนประจำเรือ” หมายถึงนายเรือ เจ้าหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการเดินเรือและสินค้า ตันกล วิศวกร วิศวกรทางไฟฟ้า และนายวิทยุ (radio operator) โดยคนประจำเรือจะต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ

ในกรณีที่คนประจำเรือชาวจีนได้เข้าร่วมเดินเรือต่างประเทศ คนประจำเรือชาวจีนจะต้องมีหนังสือคนประจำเรือ (seaman book) หรือประกาศนียบัตรอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลท่าเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือ the harbour superintendency authority³

³ หน่วยงานกำกับดูแลท่าเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือที่เรียกว่า The Harbour Superintendency Authority ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับของสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการสืบสวนข้อเท็จจริง

นอกจากนี้ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดหน้าที่และสิทธิของนายเรือไว้ค่อนข้างชัดเจน เช่น นายเรือมีหน้าที่ควบคุมและทำการเดินเรือ นายเรือจะต้องใช้มาตรการอันจำเป็นเพื่อป้องกันเรือและบุคคลอื่น ๆ บนเรือ รวมถึงเอกสารไปรษณีย์ภัณฑ์ สินค้าและทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ทำการขนส่งมากับเรือ และหากมีคนตายหรือได้รับบาดเจ็บบนเรือ นายเรือและผู้ที่อยู่ภายใต้คำสั่งของนายเรือจะต้องพยายามให้ดีที่สุดเพื่อช่วยชีวิตคน นายเรือมีสิทธิควบคุมหรือใช้มาตรการที่จำเป็นกับบุคคลผู้ซึ่งได้กระทำความผิดทางอาญา กระทำความผิดต่อกฎหมายหรือข้อบังคับบนเรือ และนายเรือต้องทำการบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนเรือในสมุดปูมเรือด้วย

ในกรณีที่ไม่มีการกำหนดเฉพาะเจาะจงในเรื่องที่เกี่ยวกับการจ้างงานของคนประจำเรือในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายระเบียบบริหาร และกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับด้วย

1.1.5 สัญญา रखนของทางทะเล (Contract Of Carriage Of Goods By Sea)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องสัญญา रखนของทางทะเลไว้ 66 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 41 ถึง มาตรา 106 มีรายละเอียดดังนี้

สัญญา रखนของทางทะเล⁴ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งได้รับคำระวางจากผู้ส่งเป็นการตอบแทนในการที่ผู้ขนส่ง रखนของทางทะเลให้แก่ผู้ส่งจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง

สัญญา रखนของทางทะเลนี้ใช้บังคับกับแก่งของที่ทำการขนส่งทุกชนิด รวมถึงสัตว์มีชีวิต ตู้คอนเทนเนอร์ และภาชนะการขนส่ง

และการจัดการเกี่ยวกับอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการสัญจรทางน้ำ (Regulations of the People's Republic of China on the Investigation and Handling of Maritime Traffic Accidents)

⁴ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 41

“A contract of carriage of goods by sea is a contract under which the carrier, against payment of freight, undertakes to carry by sea the goods contracted for shipment by the shipper from one port to another.”

1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

1) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

2) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและกระทำการให้เหมาะสมในเรื่องที่เกี่ยวกับการขนส่ง

3) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการส่งมอบของที่ขนส่งไปยังท่าเรือตามที่ได้มีการตกลงกันหรือตามประเพณีปฏิบัติ หากมีการเดินเรือออกนอกเส้นทางเพื่อช่วยหรือพยายามช่วยชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล หรือออกนอกเส้นทางโดยมีเหตุอันควร การกระทำดังกล่าวจะไม่ถูกถือว่าเป็นการเดินเรือออกนอกเส้นทาง

4) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ไม่บรรทุกของบนปากระวางเรือ

หากผู้ขนส่งจะทำการบรรทุกของที่ขนส่งบนปากระวางเรือ ผู้ขนส่งจะต้องตกลงกับผู้ส่งหรือเป็นการกระทำตามธรรมเนียมทางการค้า หรือกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้ส่งถึงการบรรทุกของบนปากระวางเรือดังกล่าวแล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายแก่ของ อันมีสาเหตุเกิดจากภัยซึ่งมีอยู่เป็นปกติวิสัยที่จะเกิดขึ้นกับการขนส่งของบนปากระวางเรือ แต่หากผู้ขนส่งฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายนั้น

5) หน้าที่ในการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ

เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้อยู่ในความดูแลของตนแล้วหรือได้มีการบรรทุกของลงเรือแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องออกใบตราส่ง⁵ให้แก่ผู้ส่งเมื่อผู้ส่งร้องขอ โดยใบตราส่งมีหน้าที่เป็นเอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล เป็นเอกสารที่แสดงให้รู้ว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้เพื่อบรรทุกแล้ว และเป็นเอกสารอันแสดงสิทธิของผู้รับตราส่ง ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบของให้แก่ผู้ที่มีชื่อในใบตราส่งหรือส่งของให้ตามคำสั่งหรือให้แก่ผู้ถือใบตราส่ง

นอกจากนี้กฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนอนุญาตให้ผู้ขนส่งออกเอกสารอย่างอื่นที่ไม่ใช่ใบตราส่งไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการได้รับของไว้เพื่อทำการขนส่ง เอกสารดังกล่าว⁶นั้นให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วตามที่ได้รับไว้ในเอกสารนั้น

⁵ การออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งนั้น ผู้ขนส่ง ผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่ง หรือนายเรือสามารถลงนามในใบตราส่งได้โดยให้ถือว่าได้ลงนามในนามของผู้ขนส่ง

เมื่อมีการออกไปตราส่งแล้วหากผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่กระทำการในนามของผู้ขนส่งได้ทราบหรือมีเหตุอันควรสงสัยถึงรายละเอียดเกี่ยวกับของขณะทำการรับของนั้นไว้จริงว่า ไม่ถูกต้องตรงกับข้อความที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือมีข้อเท็จจริงบางประการที่ไม่สามารถตรวจสอบโดยวิธีการอันสมควร ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่กระทำการในนามของผู้ขนส่งจะต้องทำการบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับของนั้นไว้

2 สิทธิของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ส่ง หากผู้ส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่หรือผู้ส่งบรรจุหีบห่อและแจ้งรายละเอียดแห่งของไม่ถูกต้องในเวลาบรรทุกของลงเรือ และผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางเรือจากผู้ส่งในการที่ผู้ขนส่งรับทำการขนส่งของทางทะเลให้แก่ผู้ส่ง

หากผู้ขนส่งยังไม่ได้รับชำระค่าระวางเรือ ส่วนเฉลี่ยเพื่อความปลอดภัยทั่วไป ค่าเสียหายที่เกิดจากการหน่วงเหนี่ยวเรือไว้ที่ท่าเรือเกินกว่าเวลาที่ตกลงกันไว้ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่น ๆ ที่ผู้ขนส่งได้จ่ายไปแทนเจ้าของสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่ผู้ขนส่งยังได้รับชำระไม่เต็มจำนวน ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระเต็มจำนวนหรือจะจัดให้มีหลักประกันตามควร

3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถสรุปได้ดังนี้

1) กรณีทำการขนส่งของในตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งรับของไว้ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรทุกของลงเรือ จนกระทั่งของได้ถูกส่งมอบ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรทุกของขึ้นจากเรือ

2) กรณีทำการขนส่งของที่ไม่ได้บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้ ณ เวลาที่ทำการบรรทุกของลงเรือจนถึงเวลาที่ของได้ถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ ในช่วงเวลาที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่งของ เว้นแต่มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

3) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัย หายหายหรือการส่งมอบช้าซึ่งเกิดขึ้นจากผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ไม่มีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้

4) กรณีที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้เป็นผู้ทำการขนส่งของไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัย หายหาย หรือการส่งมอบช้าจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น แม้ว่าในสัญญาฉบับแรกของทางทะเลจะมีการระบุให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบก็ตาม

หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งดังกล่าวข้างต้น ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิ
ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดให้นำไปปรับใช้กับกรณีของผู้ขนส่งอื่นด้วย

4 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหายหรือเสียหาย ในระหว่างที่ของอยู่ในความ
ดูแลของผู้ขนส่ง อันสืบเนื่องมาจากสาเหตุดังต่อไปนี้ เช่น

- ความผิดพลาดในการเดินเรือของนายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง
- อัคคีภัย
- เหตุสุดวิสัย ภัยอันตราย และอุบัติเหตุในท้องทะเล

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ในการพิสูจน์เหตุยกเว้นความรับผิดของตน
เพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหาย

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งอีกประการหนึ่ง คือ การขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่
ต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัตว์มีชีวิต อันมีสาเหตุจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษ
ที่แฝงอยู่ (the special inherent) ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำการ
ตามสิ่งที่จะต้องทำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะ (the special requirements) ตามที่ผู้ส่งได้ให้ไว้ และ
ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตนั้นเกิด ความสูญหายหรือเสียหายขึ้นเกิดจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่แฝง
อยู่ในสัตว์ดังกล่าว

5 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการชดใช้ค่าเสียหาย มีดังนี้

- ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจำนวน 666.67
SDR ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วยอื่น ๆ หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัม แล้วแต่ว่าจำนวนใดจะมากกว่ากัน แต่
การจำกัดจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ หากผู้ส่งได้แจ้งลักษณะและ
ราคาแห่งของนั้นก่อนการขนส่งไว้ในใบตราส่ง หากมีจำนวนที่สูงกว่าจำนวน 666.67 SDR ก็ให้
เป็นไปตามนั้น

- ในกรณีที่ผู้ขนส่งรับผิดเพื่อความสูญเสียดังกล่าวเนื่องมาจากการส่งมอบ
ของชำรุด ความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นจะจำกัดอยู่ที่จำนวนรวมเท่ากับค่าระวางพาหนะที่ได้ชำระ
ไป และในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายได้เกิดขึ้นพร้อมกันกับการส่งมอบของชำรุด จำนวนที่ผู้
ขนส่งต้องรับผิดจำกัดไว้ที่ 666.67 SDR ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วยอื่น ๆ หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัม
แล้วแต่ว่าจำนวนใดจะมากกว่ากัน

เหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า นั้นเกิดจากการกระทำหรือการละเว้นกระทำของผู้ขนส่งที่กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ก่อให้เกิดความสูญหาย ความเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า หรือกระทำไปโดยรู้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้⁶ ซึ่งเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนี้ให้นำมาปรับใช้กับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นด้วย

6 หน้าที่และความรับผิดของผู้ส่ง

1) ผู้ส่งมีหน้าที่แจ้งรายละเอียดแห่งของให้ถูกต้อง

ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องบรรจุหีบห่อของให้เหมาะสมและต้องรับรองความถูกต้องในรายละเอียด เครื่องหมาย จำนวนหีบห่อหรือจำนวนชิ้น น้ำหนักหรือปริมาณแห่งของว่าตรงกับความจริงแห่งของนั้น หากผู้ส่งแจ้งไม่ถูกต้อง ผู้ส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ขนส่ง

2) ผู้ส่งมีหน้าที่ปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ ตามความจำเป็น ณ ท่าเรือ ประเพณีปฏิบัติ การกักโรคเพื่อป้องกันการแพร่เชื้อโรค การตรวจสอบ และผู้ส่งจะต้องจัดหาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนต่าง ๆ ที่ผู้ส่งได้ทำผ่านมาแล้วทั้งหมดให้แก่ผู้ขนส่ง โดยผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อประโยชน์ที่ผู้ขนส่งจะได้รับอันเนื่องมาจากความไม่เหมาะสม ความไม่ถูกต้อง หรือความล่าช้าในการส่งมอบเอกสารเช่นนั้น

3) ผู้ส่งมีหน้าที่แจ้งถึงของอันตรายที่จะทำการบรรทุกให้ผู้ขนส่งทราบ

⁶ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 59

"The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Code if it is proved that the loss, damage or delay in delivery of the goods resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result."

ผู้ส่งต้องทำเครื่องหมาย หรือปิดป้ายอย่างชัดเจนและแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบเป็นลายลักษณ์อักษรถึงรายละเอียด ลักษณะ และมาตรการการป้องกันอันตราย ในกรณีที่ผู้ส่งไม่ทำการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบหรือแจ้งแต่ไม่ถูกต้อง ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ท่าลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ โดยไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหายใด ๆ หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่งของ

4) ผู้ส่งมีหน้าที่ชำระค่าระวางเรือ

ผู้ส่งต้องชำระค่าระวางเรือให้แก่ผู้ขนส่งตามที่มีการตกลงกันไว้ ผู้ส่งและผู้ขนส่งอาจตกลงกันให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางเรือ แต่การตกลงนั้นจะต้องระบุไว้ในเอกสารการขนส่งด้วย

5) ผู้ส่งมีหน้าที่ชำระค่าตรวจสอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง

ก่อนที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง ผู้ขนส่งอาจจะร้องขอให้ผู้ทำการตรวจสอบของ (the cargo inspection agency) ตรวจสอบสินค้าให้ โดยผู้ขนส่งจะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสินค้าแต่ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกคืนจากคู่สัญญาที่ทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย

6) ความรับผิดของผู้ส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ส่ง

ผู้ส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ส่ง ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายที่เกิดขึ้นกับผู้ขนส่ง หรือ ผู้ขนส่งอื่น หรือที่เกิดขึ้นกับเรือ เว้นแต่ความสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะเป็นความผิดของผู้ส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ส่ง

7 หน้าที่และความรับผิดของผู้รับตราส่ง

1) ผู้รับตราส่งมีหน้าที่แจ้งถึงความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้ทราบ หากผู้รับตราส่งไม่ทำการแจ้งดังกล่าว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้ทำการส่งมอบของตามที่ได้มีการระบุไว้ในเอกสารการขนส่งและตามสภาพภายนอกที่เห็น

2) ผู้ส่งมีหน้าที่ชำระค่าตรวจสอบของ ณ ท่าเรือปลายทาง

ก่อนที่ผู้รับตราส่งจะได้รับมอบของ ณ ท่าเรือปลายทาง ผู้รับตราส่งอาจร้องขอให้ผู้ทำการตรวจสอบของ (the cargo inspection agency) มาทำการตรวจสอบให้ โดยผู้รับตราส่งจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบของ แต่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายคืนจากคู่สัญญาที่ทำให้ของเกิดความเสียหายได้

3) ความรับผิดของผู้รับตราส่ง

หากไม่มีการรับมอบของ ณ ท่าเรือที่ทำการขนถ่ายของขึ้นจากเรือหรือหากผู้รับตราส่งรับมอบของชักช้าหรือปฏิเสธไม่รับมอบของ โดยนายเรืออาจขนถ่ายของนำไปไว้ในคลังสินค้าหรือสถานที่อื่นที่เหมาะสม และผู้รับตราส่งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใด ๆ หรือความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจากการดังกล่าว⁷

8 การบอกเลิกสัญญารับขนของทางทะเล

ผู้ส่งอาจบอกเลิกสัญญารับขนของทางทะเลก่อนที่เรือจะออกเดินทางจากท่าเรือที่ทำการบรรทุกของลงเรือ เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้ในสัญญาเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ผู้ส่งจะต้องจ่ายค่าระวางเรือเป็นจำนวนครึ่งหนึ่งของค่าระวางเรือที่ได้มีการตกลงกันไว้ และหากของได้ถูกบรรทุกลงเรือไปแล้ว ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบรรทุกของลงเรือ ขนถ่ายของขึ้นจากเรือและค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ผู้ขนส่งและผู้ส่งต่างมีสิทธิเลิกสัญญาได้ ในกรณีที่มิเหตุสุดวิสัยหรือเหตุอื่นที่ทำให้ผู้ขนส่งหรือผู้ส่งไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญารับขนของทางทะเลได้ โดยเหตุดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ส่ง

1.1.6 สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Special Provisions Regarding Multimodal Transport Contract)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในหมวดสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีทั้งสิ้น 5 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 102 ถึง มาตรา 106 มีรายละเอียดดังนี้

สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นสัญญาที่สร้างขึ้นระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือบุคคลอื่นที่กระทำในนามของตน ได้เข้าทำสัญญากับผู้ส่งเพื่อทำการขนส่งของ 2 รูปแบบหรือมากกว่านั้นขึ้นไป โดยมีการขนส่งของทางทะเลเป็นรูปแบบหนึ่งในการ

⁷ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 86

“If the goods were not taken delivery of at the port of discharge or if the consignee has delayed or refused the taking delivery of the goods, the Master may discharge the goods into warehouses or other appropriate places, and any expenses or risks arising therefrom shall be borne by the consignee.”

ขนส่ง และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะได้รับค่าระวางพาหนะในการขนส่งของจากสถานที่ต้นทางไปยังสถานที่ปลายทาง

เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ จนถึงเวลาที่ได้ทำการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาและต้องรับผิดชอบในการขนส่งของทั้งหมด แม้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะทำสัญญากับผู้ขนส่งของในรูปแบบอื่นแยกกัน ก็ไม่มีผลต่อความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งได้เข้าทำสัญญาขนส่งทั้งหมด

เมื่อทราบอย่างแน่ชัดว่ามีความสูญหาย เสียหาย เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งของรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง จะต้องนำกฎหมายและประเพณีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบนั้นมาใช้บังคับกับความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่หากยังไม่ทราบแน่ชัดว่าความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้เกิดในช่วงของการขนส่งรูปแบบใด ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบใช้ ตามหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

1.1.7 สัญญาับขนส่งคนโดยสารทางทะเล (Contract Of Carriage Of Passengers By Sea)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องสัญญาับขนส่งคนโดยสารทางทะเล ไว้ 20 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 107 ถึง มาตรา 126 มีรายละเอียดดังนี้

สัญญาับขนส่งคนโดยสารทางทะเล คือ สัญญาที่ผู้ขนส่ง ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง โดยผู้ขนส่งได้รับค่าโดยสารจากคนโดยสารเป็นการตอบแทน

1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

- ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อคนโดยสาร

เริ่มต้นขึ้นเมื่อคนโดยสารได้ขึ้นเรือและสิ้นสุดลงเมื่อคนโดยสารลงจากเรือ ตลอดจนถึงช่วงเวลาที่ทำการขนส่งคนโดยสาร

- ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีต่อสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร

เริ่มต้นขึ้นเมื่อผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้รับเอาสัมภาระนั้นมา และสิ้นสุดเมื่อได้คืนสัมภาระนั้นแก่คนโดยสาร

ในช่วงระยะเวลาที่อยู่ในระหว่างความรับผิดชอบของผู้ขนส่งดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการตาย การบาดเจ็บของคนโดยสารและความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากความผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งซึ่งกระทำภายในการที่จ้างหรือขออำนาจที่ได้รับมอบหมาย โดยผู้มีสิทธิเรียกร้องมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ขนส่งหรือบุคคลดังกล่าวที่ผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบ⁸

หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บของคนโดยสาร ความสูญหาย ความเสียหายของสัมภาระ คนโดยสารมีส่วนก่อให้เกิดขึ้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะลดลงตามสัดส่วน

2 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการขนส่งคนโดยสารนั้น กฎหมายได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยสารไว้ดังนี้

- ในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 46,666 SDR ต่อคน
- ในกรณีที่สัมภาระติดตัวของคนโดยสารสูญหาย เสียหาย ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 833 SDR ต่อคน
- ในกรณีที่ยานพาหนะรวมถึงสิ่งของที่อยู่ในยานพาหนะนั้นสูญหาย เสียหาย ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 3,333 SDR ต่อหนึ่งหน่วยยานพาหนะ

⁸ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 114 para 1 and 2

“During the period of carriage of the passengers and their luggage as provided for in Article 111 of this Code, the carrier shall be liable for the death of or personal injury to passengers or the loss of or damage to their luggage resulting from accidents caused by the fault of the carrier or his servant or agent committed within the scope of his employment or agency.

The claimant shall bear the burden of proof regarding the fault of the carrier or his servant or agent, with the exception, however, of circumstances specified in paragraph 3 and 4 of this Article.”

- ในกรณีที่ล้มภาระอื่น ๆ สูญหาย เสียหาย แต่ไม่ได้เป็นกรณีที่กล่าวไว้แล้วในข้อ 2 และ 3 ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 1,200 SDR ต่อคน

การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในจำนวนที่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดดังกล่าวข้างต้น ผู้ขนส่งและคนโดยสารจะต้องทำการตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษร

ผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ หากมีการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเป็นเหตุให้เกิดความสูญหาย ความเสียหาย

3 หน้าที่ของคนโดยสาร

คนโดยสมรมมีหน้าที่แจ้งถึงการสูญหาย เสียหายของล้มภาระของตนแก่ผู้ขนส่งหรือลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งเป็นลายลักษณ์อักษร หากคนโดยสมรมไม่ได้ทำการแจ้งภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าล้มภาระนั้นคนโดยสมรมได้รับไปโดยไม่มีควมเสียหาย เว้นแต่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้

1.1.8 สัญญาเช่าเรือเดินทะเล (Charter Parties)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องสัญญาเช่าเรือเดินทะเลไว้ 28 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 127 ถึง มาตรา 154 มีรายละเอียดดังนี้

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้แยกหลักเกณฑ์เรื่องสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว บัญญัติไว้ในบรรพ 4 ว่าด้วยเรื่องสัญญารับขนของทางทะเล แทนที่จะนำมาบัญญัติรวมไว้กับเรื่องสัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลาและสัญญาเช่าเรือเปล่าในบรรพ 6 ซึ่งเป็นบรรพว่าด้วยเรื่องสัญญาเช่าเรือโดยเฉพาะ ผู้เขียนมีความเห็นว่าอาจเป็นเพราะคณะผู้ร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ณ ขณะนั้นเห็นว่าสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนั้นมีความคล้ายคลึงหรือใกล้เคียงกับหลักเกณฑ์เรื่องการขนส่งของทางทะเลมากที่สุดถ้าเทียบกับสัญญาเช่าเรือในประเภทอื่น ๆ จึงได้นำเอามาบัญญัติรวมไว้ในหมวดเดียวกันกับเรื่องสัญญารับขนของทางทะเล ดังนั้นจึงแบ่งแยกประเภทของสัญญาเช่าเรือได้เป็น 3 ประเภท คือ

1 สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว

สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว คือ สัญญาเช่าเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นฝ่ายเช่าเรือให้แก่ผู้เช่าเรือผู้ซึ่งรับเช่าเรือที่ระวางเรือไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเพื่อการขนส่ง

ของทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง โดยผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าระวางเรือให้แก่ผู้ให้เช่าเรือตามจำนวนที่ได้ทำการตกลงกันได้⁹

สิทธิและหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้สัญญาตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดให้นำบทบัญญัติเรื่องสิทธิและหน้าที่ในหมวดสัญญาขนส่งของทางทะเลมาใช้บังคับกับเรื่องสิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว ในกรณีที่ไม่มีบทบัญญัติใดได้บัญญัติไว้หรือได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในเรื่องที่เกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว¹⁰

สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นกำหนดให้ผู้เช่าเรือสามารถนำเรือที่เช่าออกไปให้เช่าเรือช่วงได้ (สัญญาเช่าเรือช่วง) แต่ทั้งนี้สิทธิและหน้าที่ตามสัญญาเช่าเรือที่ผู้เช่าเรือได้ทำกับเจ้าของเรือ (สัญญาเช่าเรือหลัก) จะไม่ถูกกระทบ

2 สัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลา

สัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลา คือ สัญญาเช่าเรือที่เจ้าของเรือเป็นผู้จัดหาเรือพร้อมกับจัดหาลูกเรือให้กับผู้เช่าเรือ และผู้เช่าเรือได้เช่าเรือในช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาเพื่อใช้บริการตามที่ได้ตกลงกันได้

⁹ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 92

“A voyage charter party is a charter party under which the shipowner charts out and the charterer charts in the whole or part of the ship's space for the carriage by sea of the intended goods from one port to another and the charterer pays the agreed amount of freight.”

¹⁰ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 94 para 2

“The other provisions in this Chapter regarding the rights and obligations of the parties to the contract shall apply to the shipowner and the charterer under voyage charter only in the absence of relevant provisions or in the absence of provisions differing therefrom in the voyage charter.”

สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาเช่ารถตามกำหนดเวลา มีบัญญัติไว้ใน มาตรา 131 ถึง 143 ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องส่งมอบรถภายในเวลาที่ตกลงกันได้ตามสัญญาเช่ารถ หากเจ้าของรถไม่สามารถส่งมอบรถให้ผู้เช่ารถได้ภายในเวลาที่ได้ตกลง ผู้เช่ารถมีสิทธิบอกเลิกสัญญาเช่ารถได้ และหากผู้เช่ารถได้รับความเสียหายอันเกิดจากความผิดของเจ้าของรถในการส่งมอบรถช้า ผู้เช่ารถมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจากเจ้าของรถ

ในขณะที่ทำการส่งมอบรถ เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการเตรียมรถให้อยู่สภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และจะต้องเป็นรถที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการใช้บริการ มิเช่นนั้น ผู้เช่ารถมีสิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกร้องความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเจ้าของรถ

ผู้เช่ารถต้องจ่ายค่าระวางรถตามที่ได้ตกลงกันได้ หากไม่จ่าย เจ้าของรถมีสิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย และถ้าผู้เช่ารถไม่จ่ายค่าระวางรถหรือเงินค่าอื่น ๆ ตามที่ได้ตกลงกันได้ สัญญาเช่ารถ เจ้าของรถมีสิทธิยึดหน่วงในของและทรัพย์สินอื่นที่อยู่บนรถของผู้เช่ารถ รวมถึงเงินที่ผู้เช่ารถได้รับจากการให้เช่ารถช่วงด้วย

ผู้เช่ารถมีหน้าที่ส่งรถคืนให้แก่เจ้าของรถในสภาพเช่นเดียวกันกับที่เจ้าของรถได้ส่งมอบรถให้แก่ผู้เช่ารถ เว้นแต่เป็นการเสื่อมสภาพตามปกติ หากรถไม่ได้มีสภาพดังกล่าวแล้ว ผู้เช่ารถจะต้องรับผิดชอบใช้ให้รถได้กลับมามีสภาพเหมือนเช่นเดิมหรือรับผิดชอบค่าเสียหาย

ผู้เช่ารถสามารถนำรถที่เช่ารถนำออกไปให้เช่ารถช่วงได้ (สัญญาเช่ารถช่วง) โดยสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาเช่ารถหลักจะไม่ถูกระงับ¹¹ กรณีที่เจ้าของรถได้โอนกรรมสิทธิ์ในรถที่ให้เช่ารถ สิทธิและหน้าที่ที่ได้มีการตกลงกันได้ตามสัญญาเช่ารถเดิมย่อมไม่ถูกระงับ อย่างไรก็ตามเจ้าของรถจะต้องแจ้งให้ผู้เช่ารถทราบถึงการโอน

¹¹ บัญญัติไว้เหมือนกันกับกรณีสัญญาเช่ารถแบบรายเที่ยว แต่ได้มีหลักเพิ่มเติมว่าผู้เช่ารถต้องแจ้งให้เจ้าของรถทราบถึงช่วงเวลาที่จะนำรถออกให้เช่าช่วง ทั้งนี้เนื่องมาจากการเช่ารถเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่งตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกันได้ จะแตกต่างจากสัญญาเช่ารถแบบรายเที่ยวที่เป็นการเช่ารถเพื่อเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่แห่งหนึ่ง

กรรมสิทธิ์ในเวลาอันควร และหลังจากที่มีการโอนกรรมสิทธิ์แล้ว ผู้รับโอนและผู้เช่าเรือยังคงต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาเช่าเรือเดิมอยู่

3 สัญญาเช่าเรือเปล่า

สัญญาเช่าเรือเปล่า คือ สัญญาเช่าเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นผู้จัดหาเรือให้แก่ผู้เช่าเรือแต่ไม่ได้จัดหาคนประจำเรือให้ และผู้เช่าเรือมีสิทธิใช้สอยเรือ จัดหาคนประจำเรือ ดำเนินงานเรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกัน โดยผู้เช่าเรือจะต้องจ่ายค่าเช่าระหว่างเรือให้แก่เจ้าของเรือ¹²

สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือเปล่า มีบัญญัติไว้ในมาตรา 145 ถึง 154 ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องส่งมอบเรือและใบสำคัญรับรองประจำเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ ณ ท่าเรือหรือสถานที่ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญา ขณะที่เจ้าของเรือทำการส่งมอบเรือ เรือนั้นต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและเหมาะสมที่นำไปใช้ มิเช่นนั้นแล้ว ผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย

ผู้เช่าเรือมีหน้าที่บำรุงรักษา ซ่อมแซมเรือในระยะเวลาที่ทำการเช่าเรือเปล่า และผู้เช่าเรือต้องรับรองว่าจะนำเรือไปใช้เพื่อการขนส่งทางทะเลระหว่างท่าเรือหรือสถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งภายในบริเวณตามที่ได้ตกลงกันไว้และจะนำเรือไปใช้ชนของที่ถูกกฎหมาย หากผู้เช่าเรือไม่ได้กระทำการดังกล่าว เจ้าของเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาและมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้

ในระหว่างอายุสัญญาเช่าเรือเปล่า ผู้เช่าเรือจะต้องทำประกันภัยเรือตามมูลค่าในขอบเขตที่เจ้าของเรือได้ให้ความยินยอม ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้เช่าเรือเปล่า

¹² Maritime Code of the People's Republic of China

Article 144

“A bareboat charter party is a charter party under which the shipowner provides the charterer with an unmanned ship which the charterer shall possess, employ and operate within an agreed period and for which the charterer shall pay the shipowner the hire.”

หากเรือถูกกักเนื่องจากข้อพิพาทเรื่องกรรมสิทธิ์เรือหรือหนี้ที่เป็นของเจ้าของเรือ เจ้าของเรือต้องให้ประกันว่าจะไม่กระทบกระเทือนถึงส่วนได้เสียของผู้เช่าเรือและจะต้องรับผิดชอบสำหรับค่าเสียหายที่ผู้เช่าเรือได้รับอันเป็นผลจากการนั้น

เจ้าของเรือต้องไม่นำเรือที่ให้เช่าเรือไปจำนองโดยปราศจากความยินยอมของผู้เช่าเรือเป็นลายลักษณ์อักษร หากเจ้าของเรือฝ่าฝืนและเป็นเหตุให้ผู้เช่าเรือได้รับความเสียหาย เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายดังกล่าว

ผู้เช่าเรือจะต้องจ่ายค่าเช่าระหว่างเรือ หากผู้เช่าเรือผิดนัดไม่ชำระเงินเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกันหรือมากกว่านั้น เจ้าของเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาและมีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้

ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือในสภาพเช่นเดียวกันกับที่เจ้าของเรือได้ส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ เว้นแต่เป็นการเสื่อมสภาพตามปกติ หากเรือไม่ได้มีสภาพดังกล่าวแล้ว ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบใช้ให้เรือกลับมามีสภาพเหมือนเช่นเดิมหรือรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย

ผู้เช่าเรือไม่สามารถนำเรือออกให้เช่าเรือช่วง โดยปราศจากความยินยอมจากเจ้าของเรือเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งหลักเกณฑ์ผู้เช่าเรือช่วงดังกล่าวได้กำหนดไว้แตกต่างจากการเช่าเรือช่วงตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวและสัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลาที่ให้ผู้เช่าเรื่อนำเรือออกให้เช่าเรือช่วงต่อได้โดยอย่างมากเพียงแค่ทำตามเงื่อนไขว่าผู้เช่าเรือต้องแจ้งให้เจ้าของเรือทราบถึงช่วงเวลาที่ผู้เช่าเรือจะนำเรือออกให้เช่าเรือช่วงด้วย ซึ่งกฎหมายไม่ได้บังคับว่าจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของเรือเป็นลายลักษณ์อักษร

1.1.9 สัญญาลากจูงทางทะเล (Contract Of Sea Towage)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องสัญญาลากจูงทางทะเลไว้ 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 155 ถึง มาตรา 164 มีรายละเอียดดังนี้

สัญญาลากจูงทางทะเล คือ สัญญาที่ผู้ลากจูงเข้าทำการลากจูงวัตถุในทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง และคู่สัญญาอีกฝ่ายตกลงจะจ่ายค่าลากจูงให้¹³

บทบัญญัติในเรื่องสัญญาลากจูงทางทะเลจะไม่นำมาใช้บังคับกับการให้บริการลากจูงเรือภายในบริเวณท่าเรือ

หากเป็นการลากจูงเรือลำเดียวเพื่อใช้ในการขนส่งของทางทะเลจะต้องนำหลักเกณฑ์เรื่องการขนส่งของทางทะเลมาใช้บังคับ

หลักเกณฑ์ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการลากจูง มีดังนี้

1) มีความเสียหายเกิดขึ้น

หากผู้ลากจูงได้ทำการลากจูงแล้วเกิดความเสียหายขึ้นอันมีสาเหตุจากความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดนั้นจะเป็นผู้ชดใช้ค่าเสียหาย แต่หากเกิดจากความผิดของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คู่สัญญาแต่ละฝ่ายก็ต้องรับผิดในความเสียหายตามสัดส่วนในความผิดของตน

2) มีการตายและการบาดเจ็บเกิดขึ้น

ในระหว่างทำการลากจูงได้เกิดมีการตายและการบาดเจ็บของบุคคลอื่นเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ลากจูง ผู้ลากจูงจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกนั้น

1.1.10 เรือโดนกัน (Collision Of Ships)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องเรือโดนกันไว้ 6 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 165 ถึง มาตรา 170 มีรายละเอียดดังนี้

¹³ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 156

“A contract of sea towage shall be made in writing. Its contents shall mainly include name and address of the tugowner, name and address of the tow party, name and particulars of the tug and name and main particulars of the object to be towed, horse power of the tug, place of commencement of the towage and destination, the date of commencement of the towage, towage price and the way of payment thereof, as well as other relevant matters.”

เรือโดนกัน หมายถึง อุบัติเหตุอันเกิดจากการสัมผัสกันของเรือในทะเลหรือในน่านน้ำที่สามารถเดินเรือได้ติดต่อกับทะเล โดยไม่รวมถึงเรือสำหรับใช้ในทางทหาร เรือที่ใช้ในการปฏิบัติการเพื่อสาธารณประโยชน์ และการโดนกันของเรือซึ่งมีขนาดบรรทุกน้อยกว่า 20 ตันกรอส

14

บทบัญญัติเรื่องเรือโดนกันใช้บังคับทั้งในกรณีเรือก่อความเสียหายจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์การเดินเรือ รวมถึงกรณีเรือก่อความเสียหายแม้ไม่มีการโดนกัน¹⁵

เมื่อเกิดเหตุเรือโดนกัน นายเรือแต่ละลำที่โดนกันมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือเรืออีกลำและบุคคลที่อยู่บนเรือเท่าที่จะสามารถทำได้โดยไม่เป็นอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลที่อยู่บนเรือของตนเอง รวมถึงมีหน้าที่แจ้งให้เรืออีกลำทราบถึง ชื่อเรือของตน, เมืองท่าจดทะเบียน, ท่าเรือต้นทาง และท่าเรือปลายทาง

หลักเกณฑ์ความรับผิดของคู่กรณีจากเหตุการณ์เรือโดนกัน มีดังนี้

- 1) กรณีไม่มีฝ่ายใดผิด หรือการโดนกันนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือกรณียังเป็นที่สงสัยว่า คู่กรณีไม่ต้องรับผิดทั้งสองฝ่าย
- 2) กรณีการโดนกันเกิดจากความผิดของคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแต่เพียงฝ่ายเดียว คู่กรณีฝ่ายนั้นต้องรับผิด
- 3) กรณีการโดนกันเกิดจากความผิดของคู่กรณีทุกฝ่าย คู่กรณีที่เกี่ยวข้องต้องรับผิดตามส่วนแห่งความผิด

สำหรับสัดส่วนแห่งความรับผิดนั้น ในกรณีที่ผิดเท่ากัน หรือไม่ทราบส่วนแห่งความผิด คู่กรณีที่เกี่ยวข้องต้องรับผิดเท่ากัน เว้นแต่เป็นกรณีความรับผิดต่อชีวิต หรือร่างกายของ

¹⁴ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 165

“Collision of ships means an accident arising from the touching of ships at sea or in other navigable waters adjacent thereto. Ships referred to in the preceeding paragraph shall include those non-military or public service ships or craft that collide with the ships mentioned in Article 3 of this Code.”

¹⁵ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนกล่าวถึงเฉพาะบทบัญญัติเรือโดนกันที่เกี่ยวกับเรื่องในทางแพ่ง

บุคคลภายนอก ซึ่งคู่กรณีที่เกี่ยวข้องต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม โดยเมื่อเรือลำใดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าส่วนที่ตนต้องรับผิดชอบ เรือลำนั้นมีสิทธิได้เบี้ยแก้เรือลำอื่นที่ต้องรับผิดชอบ

1.1.11 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage At Sea)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ไว้ 22 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 171 ถึง มาตรา 192 มีรายละเอียดดังนี้

บทบัญญัติในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ให้ใช้บังคับกับการช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำต่อเรือหรือทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายซึ่งอยู่ในน่านน้ำที่สามารถเดินเรือได้ที่อยู่ติดกับทะเลด้วย¹⁶

บทบัญญัติในเรื่องนี้ได้บัญญัติค่านิยมของคำว่า เรือไว้กว้างกว่าค่านิยมของคำว่า เรือ ในมาตรา 3 เพราะให้มีความหมายรวมถึง เรือเดินทะเลและยานพาหนะทางน้ำอื่น ๆ รวมทั้งเรือหรือยานพาหนะที่ใช้หรือไม่ได้ใช้ในทางทหาร และเรือหรือยานพาหนะที่ใช้ในการบริการสาธารณะ ซึ่งได้มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือกู้ภัย

หลักเกณฑ์เรื่องสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัย ดังนี้

1 หน้าที่และสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องทำการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยความระมัดระวังตามสมควรและต้องใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้เหลือน้อยที่สุดในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับรางวัล หากการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์ทำให้เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นปลอดภัย หากเป็นกรณีช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือของที่มีลักษณะจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้เงินทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นอีกหากทำการช่วยเหลือ

¹⁶ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 171

“The provisions of this Chapter shall apply to salvage operations rendered at sea or any other navigable waters adjacent thereto to ships and other property in distress.”

กู้ภัยได้สำเร็จ แต่ถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเดินเลี้ยวไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม อาจถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วน

2 หน้าที่ของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ประสบภัย

เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินจะต้องให้ความร่วมมือเต็มที่ในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย และต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้น้อยที่สุดในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินมีหน้าที่ต้องจ่ายเงินรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามสัดส่วนของมูลค่าเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

1.1.12 ความเสียหายทั่วไป (General Average)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องความเสียหายทั่วไปไว้ 11 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 193 ถึง มาตรา 203 มีรายละเอียดดังนี้

ความเสียหายทั่วไป หมายถึง การเสียสละหรือมีรายจ่ายเป็นกรณีพิเศษที่เกิดขึ้นโดยสมัครใจและกระทำขึ้นตามควร เพื่อปกป้องรักษาเรือ ของหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เผชิญอันตรายร่วมกัน รวมถึง ค่าซ่อมเรือที่จำเป็นเพื่อให้เดินทางได้โดยปลอดภัย ค่าภาระท่าเรือ ค่าจ้างลูกเรือ ค่าน้ำมันและค่าสัมภาระที่ต้องใช้ในระหว่างระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น ค่าขนถ่ายสินค้า และค่าซ่อมแซมอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็น

หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าของในการร่วมเฉลี่ยเพื่อความเสียหายทั่วไปของผู้ที่ต้องรับผิดชอบ มีดังนี้

1) การประเมินมูลค่าเรือ

การประเมินมูลค่าเรือที่สละไปนั้นจะคำนวณจากค่าซ่อมเรือที่ได้จ่ายไปจริง แต่หากไม่มีการซ่อมเรือจะคำนวณมูลค่าของเรือจากผลต่างของราคาเรือในสภาพปกติกับในสภาพที่ได้รับ ความเสียหาย ทั้งนี้จำนวนดังกล่าวจะต้องไม่เกินค่าซ่อมที่ได้มีการคาดการณ์ไว้

เมื่อเรือได้รับความสูญหายโดยสิ้นเชิงหรือถ้าทำการซ่อมเรือค่าซ่อมนั้นจะมีจำนวนที่เกินกว่ามูลค่าของเรือ การประเมินมูลค่าเรือนั้นจะคำนวณจากมูลค่าโดยประมาณของเรือ

2) การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

การประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ได้มีการสละไปนั้นจะคำนวณจาก ราคา ณ เวลาที่ทำการขนส่งของหรือทรัพย์สินจากท่าเรือ รวมถึงค่าระวางและค่าประกันภัย

3) การประเมินมูลค่าของค่าระวางเรือ

การประเมินมูลค่าของค่าระวางเรือที่ได้สละไปนั้นจะคำนวณจากจำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับหากไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น

1.1.13 การจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Limitation Of Liability For Maritime Claims)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่อง การจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลไว้ 12 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 204 ถึง มาตรา 215 มีรายละเอียดดังนี้

การจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลนั้นกฎหมายให้นำมาใช้บังคับกับ เจ้าของเรือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ซาร์เตอร์เรือ รวมถึงผู้ดำเนินงานเรือ¹⁷

สิทธิเรียกร้องที่สามารถอ้างการจำกัดความรับผิดได้ มีดังต่อไปนี้

1 สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บหรือความเสียหาย ความสูญหาย ต่อทรัพย์สิน รวมทั้งความเสียหายต่อท่าเรือ อุบัติเหตุ ทางน้ำและอุปกรณ์ช่วยการเดินเรือที่เกิดขึ้นบน เรือหรือที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินการของเรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล รวมทั้งความเสียหายอันเป็นผลจากการนั้น

2 สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับความสูญหายอันเนื่องมาจากความซัดซ้ำในการขนส่งของ ทางทะเลหรือจากความล่าช้าในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ

3 สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับความสูญหายอันเนื่องมาจากการละเมิดสิทธิตามสัญญาซึ่ง เกิดขึ้นจากการใช้เรือหรือการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

¹⁷ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 204

"Shipowners and salvors may limit their liability in accordance with the provisions of this Chapter for claims set out in Article 207 of this Code.

The shipowners referred to in the preceding paragraph shall include the charterer and the operator of a ship."

4 สิทธิเรียกร้องของบุคคลอื่นที่ไม่ได้เป็นผู้ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับมาตรการที่ผู้นั้นได้ดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความสูญเสียที่ผู้ต้องรับผิดชอบอาจจำกัดความรับผิดชอบและความเสียหายที่จะเกิดจากมาตรการดังกล่าว

จำนวนเงินจำกัดความรับผิด

จำนวนเงินจำกัดความรับผิด กฎหมายได้กำหนดจำนวนเงินโดยคำนึงถึงขนาดของเรือ ดังนี้

ในกรณีสิทธิเรียกร้องเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ เจ้าของเรือสามารถจำกัดจำนวนเงินที่ต้องรับผิดชอบโดยคำนึงถึงขนาดของเรือ คือ หากเรือมีขนาด 300-500 ตันกรอส จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะเท่ากับ 333,000 SDR หากเรือมีขนาด 500 ตันกรอส ขึ้นไป จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะเพิ่มขึ้นตามน้ำหนักเรือที่เพิ่มขึ้น

ส่วนสิทธิเรียกร้องอื่นนอกจากสิทธิเรียกร้องเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หากเรือมีขนาด 300-500 ตันกรอส เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดในจำนวนเท่ากับ 167,000 SDR หากเรือมีขนาด 500 ตันกรอส ขึ้นไป จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะเพิ่มขึ้นตามน้ำหนักเรือที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

หากเป็นสิทธิเรียกร้องเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของคนโดยสารบนเรือตามสัญญา รับขนส่งคนโดยสาร กฎหมายกำหนดให้จำนวนเงินที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิด คือ 46,666 SDR ต่อจำนวนคนโดยสารที่มีสิทธิได้รับการบริการขนส่งคนโดยสาร แต่สูงสุดไม่เกิน 25,000,000 SDR

1.1.14 การประกันภัยทางทะเล (Contract For Marine Insurance)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่องการประกันภัยทางทะเลไว้ 41 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 216 ถึง มาตรา 256 มีรายละเอียดดังนี้

สัญญาประกันภัยทางทะเล คือ สัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยรับที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้ตกลงไว้เพื่อความสูญเสียอันเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัย และความรับผิดของผู้เอาประกันภัยซึ่งเกิดจากภัยที่คุ้มครองตามสัญญาประกันภัย ได้แก่ ภัยทางทะเลตามที่ตกลงกันระหว่างคู่สัญญา รวมไปถึงภัยซึ่งเกิดในน่านน้ำภายใน หรือ บนพื้นดินซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการเสี่ยงภัยทางทะเลด้วย โดยผู้เอาประกันต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยตอบแทน

สัญญาประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้นเมื่อเสนอสนองต้องตรงกัน โดยเป็นหน้าที่ผู้รับประกันภัยที่ต้องออกกรมธรรม์หรือเอกสารการประกันภัยอื่นให้ตอบแทนการชำระเบี้ยประกันภัย

หลักเกณฑ์เรื่องมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนกำหนดให้เป็นไปตามที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยตกลงกัน ในกรณีไม่มีการตกลงกันระหว่างคู่สัญญา กฎหมายกำหนดให้คำนวณมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาเริ่มเสี่ยงภัยบวกด้วยเบี้ยประกันภัย

หลักเกณฑ์เรื่องสัญญาประกันภัยแบบเปิดตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนกำหนดไว้ว่าผู้เอาประกันภัยอาจทำสัญญาประกันภัยแบบเปิด(open cover) กับผู้รับประกันภัยสำหรับสินค้าในกลุ่มต่างๆ ซึ่งจะขนส่งหรือซึ่งจะรับไว้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดได้ โดยสัญญาประกันภัยเปิดนี้จะอาศัยกรรมวิธีประกันภัยแบบเปิด(open policy)¹⁸ ซึ่งออกโดยผู้รับประกันภัยเป็นหลักฐานแห่งสัญญา

หลักเกณฑ์เรื่องการประกันภัยซ้ำซ้อน ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดว่า การประกันภัยซ้ำซ้อน จะต้องมีการเอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยหลายราย วัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน ความเสี่ยงภัยอย่างเดียวกัน และจำนวนเงินที่เอาประกันภัยแก่วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นสูงกว่ามูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ โดยผลของการประกันภัยซ้ำซ้อน คือ ผู้เอาประกันภัยอาจเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยรายใดก็ได้แต่จำนวนเงินขอใช้รวมกันแล้วต้องไม่เกินไปกว่าความเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัย ทั้งนี้ เว้นแต่สัญญาจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยแต่ละรายในกรณีประกันภัยซ้ำซ้อน ย่อมเป็นไปตามส่วนแบ่งจำนวนเงินซึ่งเขาต้องรับผิดชอบต่อจำนวนเงินเอาประกันภัยรวมทั้งหมดโดยผู้รับประกันภัยทุก

¹⁸ ในทางปฏิบัติ floating policy มักใช้กับการประกันภัยสินค้าโดยพ่อค้าที่ต้องการส่งสินค้าประเภทเดียวกันเป็นคราวๆ และต้องการความคุ้มครองการเสี่ยงภัยในลักษณะเดียวกันชั่วคราวหนึ่ง ซึ่งจะได้รับความสะดวกในการทำสัญญาประกันภัยเพียงครั้งเดียวแต่ครอบคลุมสินค้าทั้งหมดทุกคราวที่จัดส่งโดยกำหนดจำนวนเงินรวมไว้ และกำหนดจำนวนเงินชั้นสูงที่อาจจะแจ้งในการขนส่งโดยเรือลำหนึ่งๆ ไปด้วย เมื่อพ่อค้าขนส่งสินค้าแต่ละคราวก็จะแจ้งชื่อเรือ วันเวลาที่รับขนส่งสินค้าและมูลค่าของสินค้าให้ผู้รับประกันภัยทราบ และจำนวนเงินที่ระบุไว้ใน floating policy ก็จะถูกหักลงเรื่อยๆ ตามมูลค่าที่แจ้งมาในการขนส่งแต่ละคราวจนกว่าจะหมด floating policy จึงมีลักษณะเป็นกรรมวิธีประกันภัยแบบเที่ยวเดินทาง voyage policy หลายฉบับรวมกัน ในปัจจุบันความนิยมใน floating policy ลดลง และสิ่งที่มาแทนที่คือ open cover ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงอย่างมากกับ floating policy

ราย และเมื่อผู้รับประกันภัยรายใดจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเกินไปกว่าที่ตนต้องรับผิดชอบมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้รับประกันภัยรายอื่นซึ่งไม่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ตนต้องรับผิดชอบ

การเข้าทำสัญญาประกันภัยทางทะเล กฎหมายได้กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องแถลงข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญซึ่งผู้เอาประกันภัยรู้หรือควรจะรู้ผู้อื่นอาจมีผลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยในการเรียกเบี้ยประกันภัย หรือการตัดสินใจเข้าทำสัญญาประกันภัย เว้นแต่ ผู้รับประกันภัยรู้หรือควรจะรู้ในการดำเนินธุรกิจปกติของตนอยู่แล้วและผู้รับประกันภัยมิได้ไต่ถาม โดยหน้าที่นี้มีอยู่จนก่อนสัญญาเสร็จสิ้น หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนหน้าที่นี้โดยจงใจผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย และไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

เมื่อทำสัญญาประกันภัยทางทะเลแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องชำระเบี้ยประกันภัยทันทีที่ทำสัญญา เว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น โดยผู้รับประกันภัยอาจปฏิเสธไม่ออกกรมธรรม์ประกันภัยหรือใบรับรองการประกันภัยอื่นให้ก่อนผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัย¹⁹

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมิได้ปฏิบัติตามคำรับรองตามสัญญาประกันภัยทางทะเล ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยทราบเป็นหนังสือทันทีที่ผู้เอาประกันภัยมิได้ปฏิบัติตามคำรับรองตามสัญญา และเมื่อผู้รับประกันภัยได้รับคำบอกกล่าวแล้วอาจใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาหรือเรียกให้แก้ไขข้อกำหนดและเงื่อนไขแห่งความคุ้มครองหรือเรียกเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นก็ได้

นอกจากนี้ ในกรณีที่ภัยซึ่งได้รับประกันภัยไว้ได้เกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยทราบทันทีหลังจากที่ภัยดังกล่าวเกิดขึ้น และผู้เอาประกันภัยต้องใช้มาตรการอันจำเป็นและสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงและบรรเทาความเสียหาย

¹⁹ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 234

“Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insured shall pay the premium immediately upon conclusion of the contract. The insurer may refuse to issue the insurance policy or other insurance certificate before the premium is paid by the insured.”

หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้รับประกันภัย

หลังจากเกิดความเสียหายจากภัยที่รับประกันไว้ ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยทันที โดยมีหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยดังนี้

- ผู้รับประกันภัยชดใช้จำกัดเพียงไม่เกินวงเงินเอาประกันภัยหรือตามสัดส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ในกรณีมีการเอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (underinsurance)

- ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดเพื่อความเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัยอันเกิดจากภัยที่รับประกันไว้ ในระหว่างอายุสัญญา แม้ว่าจำนวนความเสียหายรวมกันแล้วจะเกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยก็ตาม อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ยังไม่ได้ทำการซ่อมแซมวัตถุที่เอาประกันภัยสำหรับความเสียหายบางส่วน (partial loss) แล้วต่อมาเกิดความเสียหายสิ้นเชิง (total loss) ขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดก็เฉพาะแต่เพื่อความสูญหายสิ้นเชิงแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเท่านั้น

เมื่อนับแต่เวลาที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ผู้รับประกันภัยยังมีสิทธิที่จะได้รับช่วงสิทธิที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อบุคคลภายนอกและมีสิทธิในซากทรัพย์สินที่รับประกันภัยอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม กรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของอันเนื่องมาจากความล่าช้า การเปลี่ยนแปลงของราคาตลาด การสึกหรอตามปกติ หีบห่อไม่เหมาะสม หรือมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่เรืออันเนื่องมาจากการที่เรือไม่พร้อมจะเผชิญภัยทางทะเลในเวลาเริ่มต้นการเดินทาง เรือสึกหรอ ผุพัง ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย

สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงได้โดยการบอกเลิกสัญญาของคู่สัญญา สามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

1 การเลิกสัญญาก่อนความเสียหายตามสัญญาประกันภัยเกิดขึ้น

ผู้เอาประกันภัยสามารถบอกเลิกสัญญาได้เสมอ แต่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการดำเนินการแก่ผู้รับประกันภัย และผู้รับประกันภัยต้องคืนเบี้ยประกันภัย

2 การเลิกสัญญาหลังความเสียหายตามสัญญาที่เกิดขึ้นแล้ว

ตามปกติแล้วคู่สัญญาประกันภัยไม่อาจบอกเลิกสัญญาฝ่ายเดียวได้ เว้นแต่ในกรณีที่สัญญากำหนดให้สิทธิไว้ และเฉพาะที่ไม่ใช่สัญญาประกันภัยสินค้าและสัญญาประกันภัยตัวเรือ

แบบรายเที่ยวเท่านั้น โดยในกรณีดังกล่าวถ้าผู้รับประกันภัยเป็นผู้ใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา ต้องคืนเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระนับแต่วันบอกเลิกสัญญาจนถึงวันครบกำหนดสัญญาแก่ผู้เอาประกันภัย แต่หากผู้เอาประกันภัยเป็นผู้บอกเลิกสัญญา ผู้รับประกันภัยต้องคืนเบี้ยประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยนับแต่วันที่มีการบอกเลิกสัญญา

1.1.15 อายุความ (Limitation Of Time)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติในเรื่องอายุความแยกเป็นหมวดหมู่ไว้โดยเฉพาะ ซึ่งมีทั้งสิ้น 11 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 257 ถึงมาตรา 267 ครอบคลุมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องในเรื่องต่างๆ ที่ได้กล่าวไว้ประมวลกฎหมาย มีรายละเอียดดังนี้

1) อายุความเกี่ยวกับสัญญารับขนส่งของทางทะเล และสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยว

- อายุความเรียกร้องผู้ขนส่งตามสัญญารับขนส่งของทางทะเล มีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบหรือควรส่งมอบสินค้า
- อายุความผู้ขนส่งฟ้องไล่เบี้ยบุคคลภายนอก มีกำหนด 90 วัน นับแต่วันที่ผู้ขนส่งที่จะใช้สิทธิไล่เบี้ยนั้น ได้ชัดใช้ค่าเสียหายไปหรือได้รับสำเนาคำฟ้องจากศาล
- อายุความเรียกร้องผู้ขนส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยว มีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องรู้หรือควรรู้ว่าสิทธิของตนถูกละเมิด

2) อายุความเกี่ยวกับสัญญารับขนส่งคนโดยสารทางทะเล

อายุความเรียกร้องแก่ผู้ขนส่งอันเกี่ยวกับสัญญารับขนส่งคนโดยสารทางทะเล

- เนื่องจากการบาดเจ็บ มีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารขึ้นฝั่งหรือควรขึ้นฝั่ง
- เนื่องจากการตายของคนโดยสารซึ่งเกิดขึ้นระหว่างเดินทาง มีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารขึ้นฝั่งหรือควรขึ้นฝั่ง
- เนื่องจากการตายของคนโดยสารซึ่งเกิดขึ้นหลังขึ้นฝั่งแต่เป็นผลมาจากการบาดเจ็บระหว่างการเดินทาง มีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารถึงแก่ความตายแต่ต้องไม่เกิน 3 ปีนับแต่เวลาขึ้นฝั่ง
- เพื่อความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระ มีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่คนโดยสารถึงฝั่งหรือควรถึงฝั่ง

3) อายุความเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือ

อายุความสำหรับการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งอันเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือมีกำหนดเวลา 2 ปี นับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องรู้หรือควรรู้ว่าสิทธิของตนถูกละเมิด

4) อายุความเกี่ยวกับการลากจูงเรือ

อายุความสำหรับการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับการลากจูงเรือมีกำหนดเวลา 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องรู้หรือควรรู้ว่าสิทธิของตนถูกละเมิด

5) อายุความเกี่ยวกับเรือโดนกัน

- อายุความการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกี่ยวกับการโดนกันของเรือ มีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่เกิดการโดนกัน

- อายุความการใช้สิทธิไล่เบี้ยระหว่างเรือซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกัน มีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ชำระค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายไป

6) อายุความเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

อายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีกำหนดเวลา 2 ปี นับแต่วันที่การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นลง

7) อายุความเรียกร้องส่วนเฉลี่ยเพื่อความเสียหายทั่วไป

อายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับเงินส่วนเฉลี่ยในการเฉลี่ยเพื่อความเสียหายทั่วไปมีกำหนดเวลา 1 ปี นับแต่วันที่การประเมินเสร็จสิ้นลง

8) อายุความเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเล

อายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเลมีกำหนดเวลา 2 ปี นับแต่วันเกิดภัยตามที่รับประกันภัยไว้

9) อายุความเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเกิดจากเรือ

อายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเกิดจากเรือมีกำหนดเวลา 3 ปี นับแต่วันที่เกิดมลพิษขึ้น แต่ทั้งนี้ ไม่ว่าในกรณีใดต้องไม่เกิน 6 ปี นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดมลพิษ

10) การนับอายุความ

หลักเกณฑ์และผลการนับอายุความกรณีมีเหตุบางประการเกิดขึ้นในระหว่างที่ยังอยู่ในกำหนดเวลาแห่งอายุความ มีดังนี้คือ

- อายุความสะดุดหยุดอยู่

ในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุขัดขวางอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้ ภายใน 6 เดือนสุดท้ายก่อนครบอายุความ อายุความเป็นอันสะดุดหยุดอยู่ เมื่ออายุความสะดุดหยุดอยู่ ให้เริ่มนับอายุความต่อ เมื่อเหตุนั้นระงับสิ้นไป

- อายุความสะดุดหยุดลง

เมื่อมีการนำคดีเสนอต่ออนุญาโตตุลาการ อายุความสะดุดหยุดลงนับแต่วันที่มีการเสนอคดี, เมื่อผู้ถูกเรียกร้องยอมรับผิดเต็มตามที่ฟ้อง อายุความสะดุดหยุดลงนับแต่วันที่ยอมรับผิด และเมื่อผู้ใช้สิทธิเรียกร้องขอหักเรือ อายุความสะดุดหยุดลงนับแต่วันใช้สิทธิเรียกร้อง เมื่ออายุความสะดุดหยุดลงแล้ว ให้เริ่มนับอายุความใหม่นับแต่เวลาที่หยุดนั้น

1.1.16 การใช้บังคับกฎหมายในกรณีมีองค์ประกอบต่างประเทศ (Application Of Law In Relation To Foreign-Related Matters)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้วางบทบัญญัติเรื่อง การใช้บังคับกฎหมายในกรณีมีองค์ประกอบต่างประเทศไว้ 9 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 268 ถึง มาตรา 276 มีรายละเอียดดังนี้

1) ลำดับศักดิ์ของกฎหมายพาณิชย์และการอุดช่องว่างของกฎหมาย

ในกรณีที่สาธารณรัฐประชาชนจีนลงนามหรือมีการภาคยานุวัติสนธิสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ ซึ่งได้กำหนดบทบัญญัติที่แตกต่างไปจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน บทบัญญัติในสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมีผลใช้บังคับ เว้นแต่บทบัญญัตินี้กล่าวหาว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการประกาศตั้งข้อสงวนไว้

ในกรณีที่เรื่องใดไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องระบุไว้ สามารถนำแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกฎหมายของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เกี่ยวข้องและสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามหรือภาคยานุวัติมาใช้บังคับได้

2) กฎหมายที่ใช้บังคับเฉพาะเรื่องเมื่อมีองค์ประกอบต่างประเทศ

โดยหลักแล้วคู่สัญญาอาจเลือกกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาได้ เว้นแต่กฎหมายจะได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น แต่ในกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้มีการตกลงกันไว้ว่าจะใช้กฎหมายใดบังคับแก่สัญญา กฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนให้ใช้กฎหมายของประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับสัญญามากที่สุดบังคับแก่สัญญา

นอกจากนี้กฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ในการนำหลักกฎหมายใดมาใช้บังคับแก่เรื่องต่าง ๆ เป็นการเฉพาะเรื่องไว้ด้วย ได้แก่ เรื่องทรัพย์สินที่เกี่ยวกับเรือ เรื่องบุริมสิทธิทางทะเล เรื่องการใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกัน เรื่องการกำหนดและการคำนวณส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และเรื่องการจัดความรับผิดชอบสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลของเจ้าของเรือ

ทั้งนี้การนำกฎหมายต่างประเทศมาบังคับใช้จะต้องนำมาใช้ไม่ให้ขัดกับประโยชน์สาธารณะของสาธารณรัฐประชาชนจีน

1.2 ข้อสังเกตบางประการจากการได้ศึกษาประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีกฎหมายพาณิชย์นาวีในรูปแบบประมวลกฎหมาย คือ The Maritime Code of the People's Republic of China 1993 โดยจุดเด่นของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มีความกระชับและสามารถเข้าใจได้โดยง่าย เชื้อประโยชน์สำหรับการประกอบธุรกิจของนักธุรกิจต่างชาติ เนื่องจากมีการนำบทบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพาณิชย์นาวีในหลักเกณฑ์ที่สำคัญมารวบรวมเอาไว้อยู่ในประมวลทำให้สามารถเข้าถึงกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้โดยง่าย ทำให้ทราบถึงสิทธิ หน้าที่ได้รวดเร็วอันจะเป็นประโยชน์ต่อการเข้ามาทำธุรกิจของชาวต่างชาติ

วัตถุประสงค์หลักของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตราแรกของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีดังกล่าวแล้วเห็นได้ว่าเป็นไปเพื่อวางระเบียบกฎเกณฑ์ในความเกี่ยวข้องหรือความสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางทะเลและเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเล รวมถึงยังทำให้มีความมั่นใจและเพื่อคุ้มครองสิทธิที่ชอบด้วยกฎหมายและผลประโยชน์ของคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนการพัฒนาการขนส่งพาณิชย์นาวี เศรษฐกิจและการค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน

นอกจากนี้ สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศ และพิธีสารแก้ไขหลายฉบับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO จึงทำให้กฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีความคล้ายคลึงและสอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากลซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นได้ว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เคารพและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่ตนได้เข้าร่วมเป็นภาคีเป็นอย่างดี และหากกรณีที่มีประเทศอื่นใดที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น ๆ เหมือนกับสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว

หากเกิดมีข้อขัดแย้งขึ้น แล้วจะต้องมีการนำกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมาปรับใช้ คู่สัญญาสามารถทราบได้ว่าหลักเกณฑ์ที่จะนำมาบังคับใช้นั้นจะมีทิศทางเป็นไปแนวทางเดียวกันกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาและพิธีสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศนั่นเอง

จุดเด่นของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนอีกประการหนึ่ง คือ ได้มีบทบัญญัติกำหนดไว้เกี่ยวกับเรื่องลำดับศักดิ์ของกฎหมายพาณิชย์และการอุดช่องว่างของกฎหมาย หรือกฎหมายขัดกันรวมไว้ในประมวลด้วย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นเรื่องที่ดีมาก เพราะจะทำให้ช่วยแก้ไขปัญหได้ในกรณีที่กฎหมายไม่ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องนั้น ๆ ไว้โดยตรง โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนได้กำหนดว่าหากไม่มีกฎหมายที่จะสามารถนำมาใช้บังคับได้ในกรณีใด ๆ จะให้นำหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้บังคับในเรื่องนั้นก่อน หากไม่มีอีกก็ให้กลับมาใช้กฎหมายที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ ถ้าไม่มีอีกก็ให้นำประเพณีปฏิบัติระหว่างประเทศมาใช้บังคับ เช่นนี้ก็เป็นสิ่งสะท้อนอีกประการหนึ่งว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนเคารพอนุสัญญาต่าง ๆ ที่ตนได้เข้าร่วมเป็นภาคี

เมื่อพิจารณาภาพรวมจากหลักกฎหมายพาณิชย์ต่าง ๆ ที่ได้มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้วผู้เขียนเห็นว่าในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์และเนื้อหากฎหมายพาณิชย์ไว้อย่างค่อนข้างครบถ้วน และมีการบัญญัติถึงหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ไว้อย่างกระชับเข้าใจง่าย แต่เมื่อพิจารณาในทางกลับกันจะเห็นว่าบทบัญญัติโดยภาพรวมในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ค่อยได้มีการบัญญัติเนื้อหาไว้อย่างละเอียดมากนัก จึงทำให้บทบัญญัติในบางเรื่องขาดรายละเอียดไป เช่น บทบัญญัติเรื่องการประกันภัยทางทะเล ซึ่งมีเพียงทั้งสิ้น 40 มาตรา โดยมีการบัญญัติเพียงหลักเกณฑ์กว้าง ทำให้ไม่อาจครอบคลุมถึงรายละเอียดทั้งหมดที่เกี่ยวกับการประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในบางมาตราได้วางหลักเกณฑ์แตกต่างจากที่ปรากฏในกฎหมายไทย และบางบทบัญญัติได้วางหลักเกณฑ์แก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติซึ่งไม่ปรากฏในกฎหมายไทยเอาไว้อย่างชัดเจน แต่บทบัญญัติในเรื่องการประกันภัยทางทะเลในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นคล้ายคลึงกันกับบทบัญญัติใน Marine insurance Act, 1906 ของประเทศอังกฤษ และคล้ายคลึงกับร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... ของประเทศไทยด้วย ทั้งนี้เพราะว่าประเทศไทยได้นำ Marine insurance Act, 1906 ของประเทศอังกฤษ มาเป็นต้นแบบในการยกร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทย ซึ่งเมื่อเทียบดูแล้วผู้เขียนเห็นว่า Marine insurance Act, 1906 และ

ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... ของประเทศไทยมีความละเอียดและชัดเจนกว่า

จากที่กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า บทบัญญัติในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีเนื้อหาแก่นหลักครอบคลุมเกือบทุกเรื่อง แต่บทบัญญัติยังมีข้อด้อย คือ ขาดรายละเอียดในเนื้อหาในบางเรื่อง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าแม้จะขาดรายละเอียดไปแต่อย่างน้อยก็ยังมีหลักเกณฑ์ในเรื่องนั้น ๆ รองรับอยู่ ซึ่งเป็นการดีกว่าที่ไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน และข้อด้อยอีกประการหนึ่งที่พบ คือ ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีบทบัญญัติเรื่องนิยามคำศัพท์ทั้งในบททั่วไปและในแต่ละบทของหลักกฎหมายในแต่ละเรื่องก็ยังมีบทบัญญัติเรื่องนิยามเฉพาะเรื่องอีก ทั้งยังมีการบัญญัติแยกเรื่องอายุความเป็นอีกบทหนึ่งต่างหาก เมื่อพิจารณาแล้วทำให้เห็นได้ว่าความเป็นระบบหรือ Systematic นั้นมีน้อยไปเนื่องจากทำให้บทบัญญัติไม่กลมกลืนและอาจจะทำวาทกรรมถึงกัน เชื่อมโยงกันได้ยังไม่ดีพอ แต่โดยรวมแล้วก็ถือได้ว่ากฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้รู้दनากว่าประเทศไทยเป็นอย่างมาก

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการแยกบทบัญญัติในเรื่องอายุความต่าง ๆ ไว้ออกเป็นบทหนึ่งเลย คงเป็นเพราะว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนได้จัดทำกฎหมายพาณิชย์ในรูปแบบของประมวลกฎหมาย ดังนั้น จึงสามารถบัญญัติบทบัญญัติในเรื่องอายุความไว้ได้อย่างเป็นหมวดหมู่ ซึ่งแม้จะมีข้อดีคือสะดวกต่อการค้นคว้ามากกว่า แต่ก็อาจพิจารณาได้ว่าบทบัญญัติในหมวดนี้ สามารถยกบทบัญญัติแต่ละมาตราไปบัญญัติไว้ในหมวดที่กล่าวถึงเรื่องดังกล่าวโดยเฉพาะได้นำจะเป็นการบัญญัติที่เหมาะสมมากกว่าสำหรับการบัญญัติกฎหมายซึ่งมีรูปแบบในแบบของประมวลกฎหมาย เช่นเดียวกับที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยบัญญัติอายุความตามหลักทั่วไปไว้ในบรรพ 1 และบัญญัติอายุความเฉพาะไว้ในแต่ละลักษณะหรือในแต่ละหมวดที่กล่าวถึงบทบัญญัติเรื่องนั้นๆ อย่างเป็นระบบ

แต่เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้มีกฎหมายพาณิชย์ในรูปแบบประมวลกฎหมาย การกำหนดหลักทั่วไปในเรื่องการนับอายุความนั้น จึงต้องพิจารณาตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นอกจากหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว บทบัญญัติในเรื่องการอายุความตามกฎหมายไทย อาจปรากฏในกฎหมายเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวข้อง

โดยสรุปแล้วเนื่องจากประเทศไทยไม่ได้มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องพาณิชย์ในรูปแบบของประมวลกฎหมายพาณิชย์เช่นเดียวกับสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ได้มีการออก

พระราชบัญญัติเป็นรายฉบับเพื่อใช้บังคับแก่แต่ละกรณีที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น เมื่อจะพิจารณาถึงอายุ ความที่กฎหมายกำหนดเกี่ยวกับเรื่องใด จึงสามารถพิจารณาหาบทบัญญัติของกฎหมายได้ใน พระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้น และในกรณีที่ไม่มีบัญญัติไว้โดยเฉพาะ ก็จำเป็นต้องพิจารณา บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งถือเป็นหลักทั่วไป มีข้อสังเกตในเรื่องกำหนด อายุความ คือ เนื่องจากเป็นเรื่องกฎหมายเทคนิคที่เป็นนโยบายทางกฎหมายว่ารัฐจะกำหนดใน ทิศทางใด ซึ่งควรต้องกำหนดให้ชัดเจน โดยไม่ขัดกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องที่ ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีด้วย

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน เห็นได้ว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนเล็งเห็นในสำคัญในการจะสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีในประเทศ ของตนโดยมีการจัดทำขึ้นเป็นประมวลกฎหมาย จึงทำให้หลักกฎหมายพาณิชย์นาวีของจีนมีความ สอดคล้องกับระบบสากล อันส่งผลให้เกิดประโยชน์และเพิ่มศักยภาพทางด้านการค้าและ เศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนอีกด้วย

โดยความสำเร็จในการร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชน จีนได้เกิดขึ้นจากหลาย ๆ ปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. สาธารณรัฐประชาชนจีนมีกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีซึ่งมี ความคุ้นเคยทั้งกฎหมายพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศและระบบกฎหมายภายในของสาธารณรัฐ ประชาชนจีนเอง
2. รัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีนเห็นด้วยว่าอุตสาหกรรมทางด้านพาณิชย์นาวี และการร่างประมวลกฎหมายนั้นเป็นสิ่งสำคัญในอันดับต้น ๆ
3. การกระตุ้นที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้า
4. การได้รับความช่วยเหลือจากองค์กรระหว่างประเทศและผู้เชี่ยวชาญทางด้าน กฎหมายพาณิชย์นาวีชาวต่างประเทศ
5. ระยะเวลาการบ่มเพาะอันยาวนาน จึงทำให้มีเวลามากพอสำหรับการเก็บสะสม ข้อมูล การพัฒนานโยบายใหม่ การได้รับความคิดเห็นต่าง ๆ การดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

นอกจากนี้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวี ด้านอื่น ๆ อีกนอกจากประมวลกฎหมายซึ่งจัดทำเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี ได้แก่ The Maritime Procedure Law of the People's Republic of China 1999, Arbitration Rules of the China Maritime Arbitration Commission 2001 และ The Ship Registration Regulation of the People's Republic of China 1994 แสดงให้เห็นว่าประมวลกฎหมาย

พาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นกฎหมายที่สำคัญครอบคลุมด้านพาณิชย์นาวีทาง การค้าซึ่งใช้บังคับกับเรือพาณิชย์นาวีโดยตรงแล้ว ยังมีการจัดทำกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับ กิจกรรมด้านพาณิชย์นาวีขึ้นอีกหลายฉบับ ทั้งนี้ สาธารณรัฐประชาชนจีนคงต้องการให้มีหลักเกณฑ์ ที่พร้อมเพื่อรองรับปัญหาด้านพาณิชย์นาวีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ได้มากที่สุด

2. กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดน

ประเทศสวีเดนเป็นประเทศหนึ่งที่มีการขนส่งของทางทะเลจะมีบทบาทสำคัญต่อ ประเทศเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศของสวีเดนเป็นชายฝั่งทะเล มีทางออกสู่ทะเล บอลติกและประเทศสวีเดนเองยังมีความต้องการพัฒนาการค้าทางทะเลในกลุ่มประเทศแถบทะเล บอลติก

ประเทศสวีเดนเป็นหนึ่งในประเทศของกลุ่มประเทศนอร์ดิก ซึ่งกลุ่มประเทศนอร์ดิก นั้นประกอบไปด้วย ประเทศเดนมาร์ก ประเทศฟินแลนด์ ประเทศไอซ์แลนด์ ประเทศนอร์เวย์ และ ประเทศสวีเดน โดยกลุ่มประเทศเหล่านี้มีประวัติศาสตร์ทางด้านกฎหมายร่วมกันมาเป็นเวลา ยาวนาน โดยกฎหมายจะมีความใกล้เคียงกับกฎหมายของประเทศเยอรมันและลักษณะโดยทั่วไป ของกฎหมายในกลุ่มประเทศนอร์ดิกได้มีหลักกฎหมายเฉพาะเรื่องมาเป็นเวลานานแล้ว เช่น กฎหมายเอกเทศสัญญา กฎหมายซื้อขาย กฎหมายบริษัท กฎหมายพาณิชย์ หรืออาจกล่าวได้ ว่าระบบกฎหมายประเทศสวีเดนมีรากฐานมาจากกฎหมายจารีตประเพณีของทวีปยุโรปประกอบ กับประเทศสวีเดนเองได้ยึดกฎหมายลายลักษณ์อักษรของตนเป็นหลักด้วย และในช่วงศตวรรษที่ 18 นักวิชาการของประเทศสวีเดนและประเทศในทวีปยุโรปได้มีการติดต่อสื่อสารกันอย่างใกล้ชิด จึงทำให้ระบบกฎหมายของประเทศสวีเดนได้รับอิทธิพลจากจารีตประเพณีของเยอรมัน-โรมัน ของ กลุ่มประเทศทวีปยุโรปเป็นอย่างมาก

อย่างไรก็ตามประเทศสวีเดนได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายมาตั้งแต่ ค.ศ. 1734 ซึ่งประมวลกฎหมายดังกล่าวเป็นที่รู้จักกันดีในนาม ประมวลกฎหมายของประเทศสวีเดน ค.ศ.1734 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมเรื่องต่าง ๆ แยกออกเป็น 9 เรื่อง ได้แก่ การสมรส (The Book of Marriage) บิดามารดา (The Book on Parents) มรดก (The Book on Inheritance) ที่ดิน (The Book on Land) สิ่งปลูกสร้าง (The Book on Building) การพาณิชย์ (The Book on Commerce) ความผิดทางอาญา (The Book on Crimes) วิธีพิจารณาคดี (The Book on Judicial Procedure)

และการบังคับคดีตามคำพิพากษา (The Book on execution of Judgements) จึงแสดงให้เห็นว่าชัดเจนว่าประเทศสวีเดนเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรหรือซีวิลลอว์ (Civil law)

แม้ว่าประเทศสวีเดนเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์แต่ก็ยังให้ความสำคัญกับกฎหมายจารีตประเพณีด้วย (civil law system influenced by customary law²⁰) เพราะประเทศสวีเดนเองก็ยอมรับการกล่าวอ้างคำพิพากษาของศาลในอดีตที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีในเขตอำนาจศาลอื่นมาประกอบการพิจารณาด้วย ทั้ง ๆ ที่คำตัดสินของศาลในประเทศสวีเดนไม่ได้มีผลเป็นกฎหมายเหมือนกับประเทศที่ใช้ระบบคอมมอนลอว์ (Common law) สำหรับกฎหมายระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศจะไม่มีผลเป็นกฎหมายภายใน การจะพัฒนานำเอาหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้บังคับจะต้องตราเป็นกฎหมายใหม่ขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้กฎหมายในเนื้อหาสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ²¹

โดยในยุคกลางประมาณศตวรรษที่ 12 ได้มีหลักฐานขึ้นสำคัญที่แสดงให้เห็นเคยมีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้น คือ the Rôles of Oléron ซึ่งได้วางหลักเกณฑ์และคดีต่าง ๆ ไว้โดยได้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของนายเรือ ลูกเรือ เจ้าของเรือและพ่อค้าไว้ the Rôles of Oléron ได้มีอิทธิพลอย่างมากต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีในแถบยุโรปเหนือและยุโรปตะวันตก ดังนั้นจากการที่ประเทศสวีเดนมีภูมิประเทศตั้งอยู่ในแถบยุโรปเหนือ จึงคงได้รับอิทธิพลดังกล่าวแล้วได้มีการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของตนเรื่อยมา จนกระทั่งได้จัดทำเป็นรูปแบบประมวลกฎหมายอย่างเช่นในปัจจุบัน

2.1 หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ประเทศสวีเดนจัดทำในรูปแบบประมวลกฎหมาย

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนได้มีการจัดทำขึ้นเป็นประมวลกฎหมายหรือ The Swedish Maritime Code ค.ศ.1994 ซึ่งบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ.1994 โดยนำมาใช้

²⁰ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2100.html>

²¹ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและบริษัท บีบีเอ็มที (ประเทศไทย) จำกัด และคณะ, “โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง : รายงานฉบับสมบูรณ์”, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม, 2545), น. 5-21.

แทนประมวลกฎหมายพาณิชย์ของกลุ่มประเทศนอร์ดิกที่ใช้มาก่อนหน้านี้ ในการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนนั้นได้จัดทำขึ้นด้วยความพยายามที่จะประนีประนอมระหว่างกฎหมายทั้งสองระบบ คือ ระบบกฎหมายซีวิลลอว์และระบบกฎหมายคอมมอนลอว์²²

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนฉบับนี้มีทั้งสิ้น 6 บรรพ แบ่งออกเป็น 22 หมวดหมู่ ได้แก่

- บรรพ 1 เรือเดินทะเล (Vessels)
 - หมวด 1 เรือเดินทะเล (On Vessels)
 - หมวด 2 การจดทะเบียนเรือ (Registry Of Ships)
 - หมวด 3 การจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (On Ship Mortgages and Maritime Liens)
 - หมวด 4 การกักเรือ (On Arrest Of Vessels In International Legal Relations)
- บรรพ 2 การบริหารจัดการเรือ (Shipping Management)
 - หมวด 5 หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ (On Shipping Partnership)
 - หมวด 6 นายเรือ (Ship Masters)
- บรรพ 3 ความรับผิด (Liability)
 - หมวด 7 บทบัญญัติทั่วไปแห่งความรับผิด (General Provisions On Liability)
 - หมวด 8 เรือชนกัน (Damage By Collision Between Vessels)
 - หมวด 9 การจำกัดความรับผิด (On Limitation Of Liability)
 - หมวด 10 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมัน (On Liability For Oil Damage)
 - หมวด 11 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ (On Liability For Nuclear Damage)

²²William Tetley, International Maritime and Admiralty Law, (Canada :International Shipping Publication,2002),p.29.

- หมวด 12 กองทุนและขั้นตอนเพื่อการจำกัดความรับผิด (On Limitation Fund And Limitation Proceedings)
- บรรพ 4 สัญญาการขนส่ง (Contract Of Carriage)
- หมวด 13 การรับขนของทางทะเล (On Carriage Of General Cargo)
- หมวด 14 การเช่าเรือ (On Chartering Of Vessels)
- หมวด 15 การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล (On Carriage Of Passengers And Luggage)
- บรรพ 5 อุบัติเหตุทางทะเล (Marine Accidents)
- หมวด 16 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (On Salvage)
- หมวด 17 ความเสียหายทั่วไป (On Average)
- หมวด 18 สมุดปูมเรือ การประกาศและการสอบสวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (On Log Books, Maritime Declarations and other Inquiry Into Accidents At Sea, Survey)
- บรรพ 6 บทบัญญัติสุดท้าย (Final Provisions)
- หมวด 19 อายุความของสิทธิเรียกร้องทางทะเลบางประเภท (On Time Bar Of Certain Maritime Claims)
- หมวด 20 บทกำหนดโทษ (Penal Provisions)
- หมวด 21 สถานที่พิจารณาคดีและวิธีพิจารณาความพยานาวี (Venue And Judicial Procedure In Maritime Matters)
- หมวด 22 บทบัญญัติเฉพาะ (Particular Provisions)

หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนมีดังต่อไปนี้

2.1.1 เรือเดินทะเล (On Vessels)

เรือเดินทะเลที่จะได้รับสัญชาติสวีเดนและมีสิทธิชักธงของประเทศสวีเดน คือ เรือเดินทะเลที่มีเจ้าของเรือเป็นคนสัญชาติสวีเดนหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายสวีเดน

เกินกว่าครึ่งหนึ่งของเจ้าของทั้งหมด²³

อย่างไรก็ตามเรือเดินทะเลจะไม่ตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขการได้รับสัญชาติสวีเดนและไม่มีสิทธิชักธงของประเทศสวีเดน หากเรือนั้นได้จดทะเบียนเรือในประเทศอื่นภายในเขตเศรษฐกิจยุโรปนอกจากประเทศสวีเดน

รัฐบาลหรือหน่วยงานฝ่ายปกครองทางพาณิชย์นาวีแห่งชาติมีอำนาจอนุญาตให้สัญชาติสวีเดนและสิทธิในการชักธงของประเทศสวีเดนแก่เรือเดินทะเลรวมถึงเรือลำน้ำ (Boat) ได้ โดยการให้อนุญาตในเรื่องนี้จะต้องเป็นกรณีที่จำเป็นอย่างยิ่งเท่านั้นโดยอยู่ภายใต้การควบคุมของประเทศสวีเดนหรือเป็นกรณีที่เจ้าของเรือนั้นมีถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศสวีเดน รัฐบาลอาจออกกฎข้อบังคับเกี่ยวกับเอกสารที่แสดงสัญชาติของเรือเดินทะเลสวีเดน โดยกำหนดถึงข้อพิจารณาใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเอกสารดังกล่าว

เรือลำใดที่มีขนาดความยาวอย่างน้อย 12 เมตร และมีความกว้างอย่างน้อย 4 เมตร จะถูกกำหนดให้เป็นเรือเดินทะเล (Ship) สำหรับเรืออื่นที่มีขนาดน้อยกว่าดังกล่าวมาจะถูกกำหนดให้เป็นเรือลำน้ำ (Boat)

ข้อมูลต่าง ๆ ของเรือเดินทะเล เรือลำน้ำ และเรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างการต่อเรือจะถูกเก็บรักษาและดูแลโดยหน่วยงานจดทะเบียนเรือ (Register Authority) ที่รัฐบาลเป็นผู้แต่งตั้งขึ้นมา โดยรัฐบาลอาจมีคำสั่งให้เก็บข้อมูลการจดทะเบียนเรือไว้ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนกำหนดให้เรือเดินทะเลจะต้องมีสภาพตัวเรือ เกียร์บังคับเรือให้เหมาะสมกับการเดินทะเล รวมไปถึงเรือนั้นจะต้องมีเครื่องมือ อุปกรณ์อะไหล่สำรองของเรืออยู่ตลอดเวลา

²³ The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 1 Section 1

“A vessel shall be considered to be Swedish and entitled to fly the Swedish flag if owned to the extent of more than one half by Swedish nationals or Swedish legal person”

เอกลักษณ์ของเรือ

1. ชื่อเรือ

เรือจะต้องมีชื่อเรือ โดยเจ้าของเรือต้องตั้งชื่อเรือให้แตกต่างจากชื่อเรืออื่นที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วและต้องไม่คล้ายคลึงกับชื่อเรือของเจ้าของเรืออื่น หน่วยงานจดทะเบียนเรืออาจมีคำสั่งให้เจ้าของเรือตั้งชื่อเรือภายในกำหนดเวลาหนึ่งโดยอาจกำหนดบทลงโทษเป็นค่าปรับได้

2. ท่าเรือจดทะเบียน

เรือสวีเดนต้องมีท่าเรือจดทะเบียน (Home Port) อยู่ในประเทศสวีเดน หากไม่ได้แจ้งเมืองท่าเรือจดทะเบียนแก่หน่วยงานจดทะเบียนเรือ เมืองท่าจดทะเบียนของเรือนั้นจะถือตามภูมิลำเนาของเจ้าของเรือ แต่หากเจ้าของเรือไม่มีภูมิลำเนาในประเทศสวีเดนและเรือนั้นมีเจ้าของเรือมากกว่า 1 คนขึ้นไป ให้ถือว่ากรุง Stockholm เป็นเมืองท่าเรือจดทะเบียนของเรือลำนั้น²⁴

3. เครื่องหมายของเรือ

เรือที่ได้ทำการจดทะเบียนไม่ว่าจะเป็นเรือเดินทะเลหรือเรือลำนํ้าจะต้องมีสัญลักษณ์ที่มีลักษณะเฉพาะ

คุณสมบัติของเรือเดินทะเล

ในการเดินเรือทะเล เรือนั้นจะต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย มีความเหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสุขอนามัยที่ไม่ดีและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ มีลูกเรือเสปียงอาหาร อย่างพอเพียง มีอุปกรณ์ต่าง ๆ ครบครัน และต้องบรรทุกของหรือถ่วงน้ำหนักเรือให้มั่นคงเพื่อความปลอดภัยของเรือ สิ่งมีชีวิต (lives) บนเรือ หรือของบนเรือ

²⁴ The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 1 Section 7

“A Swedish vessel shall have her home port in Sweden. The owner shall designate the home port.

If no home port has been notified to the Register Authority, the owner's domicile or if the owner has no domicile in Sweden or the vessel is owned by more than one person, Stockholm shall be the vessel's home port.”

2.1.2 การจดทะเบียนเรือ (Registry Of Ships)

กฎหมายพาณิชย์นาวีประเทศสวีเดนกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการจดทะเบียนเรือไว้ดังนี้

เรือเดินทะเลที่มีเจ้าของเรือเป็นคนสัญชาติสวีเดน (Swedish nationals) หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายสวีเดน (Swedish legal persons) เกินกว่าครึ่งหนึ่งของเจ้าของเรือทั้งหมด จะต้องทำการจดทะเบียนเรือ

เรือที่ได้รับอนุญาตให้ใช้สัญชาติสวีเดนและสิทธิในการชักธงสวีเดนจากรัฐบาลหรือหน่วยงานผู้มีอำนาจแห่งชาติโดยอำนาจรัฐบาล ในกรณีที่มีการดำเนินงานของเรือลำนั้นจำเป็นที่จะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของประเทศสวีเดนหรือเจ้าของเรือที่มีถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศสวีเดน กฎหมายได้บังคับให้ต้องทำการจดทะเบียนเรือเช่นกัน

สำหรับเรืออื่นนอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนไม่ได้บังคับให้ต้องมาจดทะเบียนเรือ แต่หากเป็นความประสงค์ของเจ้าของเรือก็สามารถนำเรือมาจดทะเบียนเรือได้ ได้แก่

1. เรือที่มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจบางส่วนในประเทศสวีเดน และประเทศสวีเดนเป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานของเรือ และเรือนั้นมีเจ้าของเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติของประเทศในเขตเศรษฐกิจยุโรปจำนวนครึ่งหนึ่งหรือมากกว่านั้น หรือเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคลที่ได้จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศในเขตเศรษฐกิจยุโรปและมีสถานประกอบการแห่งใหญ่อยู่ในประเทศดังกล่าว

2. เรือที่ไม่มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งโดยปกติเรือนั้นจะมาจอดประจำอยู่ที่ประเทศสวีเดน และเรือนั้นมีเจ้าของเป็นบุคคลธรรมดาที่มีถิ่นที่อยู่ในประเทศสวีเดนและต้องเป็นพลเมืองของประเทศสวีเดนหรือเป็นผู้มีถิ่นที่อยู่โดยอาศัยอำนาจตามหลักเกณฑ์การเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี (The rules of free mobility for persons) ในประชาคมยุโรปของเขตเศรษฐกิจยุโรป

รัฐบาลสวีเดนอาจมีคำสั่งให้เรือของรัฐ ที่รัฐบาลมีไว้ใช้แต่เพียงผู้เดียวและไม่ได้มีไว้บริการเชิงพาณิชย์ไม่ต้องทำการจดทะเบียนเรือได้

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนอนุญาตให้นำเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือสามารถไปจดทะเบียนเรือได้ โดยอาจทำการจดทะเบียนเรือก่อนเริ่มทำการต่อเรือ²⁵

การจดทะเบียนเรือของประเทศสวีเดนได้แบ่งแยกตามประเภทของเรือ ได้แก่

- เรือเดินทะเล (Ships) จะต้องทำการจดทะเบียนเรือประเภทเรือเดินทะเล (the Register of Ships)

- เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือ (Ship under construction/Shipbuilding) จะต้องทำการจดทะเบียนเรือประเภทเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ (the Register of Ships under construction)

ผู้ที่มีหน้าที่จดทะเบียนเรือ

บุคคลที่มีกรรมสิทธิ์ในเรือ มีหน้าที่ในการจดทะเบียนเรือภายใน 1 เดือนนับจากที่ตนได้กรรมสิทธิ์ในเรือนั้น หากการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในเรืออยู่ภายใต้ข้อสงวนหรือเงื่อนไขบางประการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับข้อสงวน การจดทะเบียนเรือนั้นจะต้องทำภายใน 1 เดือนหลังจากที่ข้อสงวนหรือเงื่อนไขบางประการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับข้อสงวนได้สิ้นสุดลง

เจ้าของเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือหากมีสัญชาติสวีเดนจะต้องทำการจดทะเบียนเรือภายใน 6 เดือนหลังจากเรือนั้นได้ถูกปล่อยลงน้ำแล้ว

การถอนทะเบียนเรือสวีเดน

เรือที่ได้ทำการจดทะเบียนจะถูกถอนออกจากการจดทะเบียน เมื่อมีสาเหตุดังต่อไปนี้

- 1 เรืออัปปาง แตกหัก หรือถูกทำลาย
- 2 เรือสูญหาย หรือถูกทิ้งไว้ในทะเลและขาดการติดต่อสื่อสารจากเรือนั้นเป็นระยะเวลา 3 เดือน
- 3 เรือไม่ได้อยู่ภายใต้บังคับให้ต้องทำการจดทะเบียนเรืออีกต่อไปแล้ว
- 4 เรือที่ได้จดทะเบียนตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดแล้ว ต่อมาภายหลังเงื่อนไขดังกล่าวนี้ไม่มีอีกต่อไปหรือเจ้าของเรือทำการร้องขอถอนการจดทะเบียนเรือ

²⁵ The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 2 Registry of ships : Section 1 para 4

“A Ship under construction in Sweden may be entered in the Registry of Ships under Construction. Such registration may take place before the construction work has begun,...”

5 เรือได้ถูกปรับปรุงใหม่หรือถูกดัดแปลงจนถึงขนาดเรือนั้นไม่มีสภาพเป็นเรืออีกต่อไป

สำหรับเรือที่ได้มีการจดทะเบียนไว้ในขณะที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือ เมื่อเรือนั้นได้ต่อเสร็จสิ้นแล้ว จะถูกถอนการจดทะเบียนเรือจากเรือประเภทเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือ เพื่อโอนย้ายไปจดทะเบียนเรือในประเภทเรือเดินทะเล

2.1.3 การจำนองเรือ (On Ship Mortgages)

เจ้าของเรือจดทะเบียนหรือเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือสามารถนำเรือมาจำนองเพื่อเป็นหลักประกันต่อสิทธิเรียกร้องได้ โดยจะต้องทำการจดทะเบียนจำนองเรือกับหน่วยงานจดทะเบียนเรือ (The Registry Authority)

จำนวนหนี้ที่จำนองเรือไว้เป็นประกันนั้นต้องเป็นจำนวนเงินที่กำหนดได้แน่นอนตามค่าเงินสวีเดนหรือเป็นจำนวนเงินตามสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special drawing rights²⁶) และการจำนองเรือต้องมีเอกสารที่เป็นหลักฐานแสดงถึงการจำนองด้วย ได้แก่ ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนจำนอง (Deed of Mortgage)

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดน ไม่อนุญาตให้มีการจดทะเบียนการจำนองเรือ ในกรณีดังนี้

- การจำนองเพียงบางส่วน of เรือไม่ว่าจะเป็นเรือที่ได้ทำการจดทะเบียนเรือแล้วหรือเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือ

- การจำนองภาระติดพันกองเรือ (fleet)

แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับเรือต่างชาติ กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนกำหนดให้สามารถนำเรือดังกล่าวมาจำนองเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ได้

สำหรับลำดับในการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้จำนองเรือ เจ้าหนี้จำนองเรือจะมีสิทธิในการได้รับชำระหนี้เอาจากเรือก่อนเจ้าหนี้สามัญ แต่จะอยู่ในลำดับหลังเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล

²⁶ คำว่า Special Drawing right หรือ SDR ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนได้บัญญัติคำนิยามไว้ในมาตรา 3 แห่งหมวด 22 ว่าด้วยเรื่องบทบัญญัติเฉพาะ ดังจะกล่าวต่อไปในหัวข้อ 2.1.23

ถ้าหากมีนำเรือไปจำนองมากกว่า 1 ครั้งขึ้นไป ลำดับในการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้จำนองต้องเป็นไปตามลำดับที่ได้มีการจดทะเบียนจำนอง

2.1.4 บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens)

บุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเล (Maritime liens on vessels)

บุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเล เป็นหลักประกันต่อสิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินกิจการเรือ ในการที่เจ้าหนี้บุริมสิทธิจะได้รับชำระหนี้จากเรือเดินทะเลที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิขึ้น

ประเภทของสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล มีดังต่อไปนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าจ้างหรือค่าตอบแทนอันเนื่องจากการว่าจ้างนายเรือหรือบุคคลอื่นใดให้ทำงานบนเรือ

2. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าธรรมเนียมท่าเรือ คลอง ค่าธรรมเนียมเส้นทางสัญจรทางน้ำ และค่าธรรมเนียมในการนำร่อง

3. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าสินไหมทดแทนของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บจากการดำเนินการของเรือเดินทะเลโดยตรง

4. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าเสียหายสำหรับทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการดำเนินการของเรือโดยตรง ซึ่งสิทธิเรียกร้องในความเสียหายดังกล่าวไม่สามารถเรียกร้องได้โดยอาศัยสัญญา

5. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ค่าตอบแทนในการกู้ซาก และส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ลำดับการได้รับชำระหนี้ในระหว่างเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลด้วยกันเอง ให้เป็นไปตามลำดับสิทธิเรียกร้องที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นในข้อ 1- ข้อ 5 เว้นแต่ สิทธิเรียกร้องในข้อ 5 จะอยู่ในลำดับก่อนสิทธิเรียกร้องในข้อ 1- ข้อ 4 ที่จะได้รับชำระหนี้ แม้ว่าสิทธิเรียกร้องในข้อ 1- ข้อ 4 จะเกิดขึ้นก่อนสิทธิเรียกร้องในข้อ 5 ก็ตาม

บุคคลซึ่งทำการต่อเรือ หรือซ่อมเรือ อาจยึดหน่วงเรือนั้นเป็นหลักประกันเพื่อสิทธิในการได้รับชำระหนี้ จนกว่าผู้ว่าจ้างต่อเรือจะชำระหนี้ค่าจ้างต่อเรือให้

นอกจากนี้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นเพื่อเป็นประกันต่อสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือ ผู้ซาร์เตอร์เรือ ผู้ดำเนินกิจการเรือเดินทะเล

บุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเลจะระงับไปเมื่อครบ 1 ปี นับจากวันที่สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิเกิดขึ้น เว้นแต่ว่าก่อนที่ระยะเวลาดังกล่าวนั้นจะสิ้นสุด เรือได้ถูกยึดนำมาซึ่งการบังคับขาย

บุริมสิทธิทางทะเลเหนือของ (Maritime liens on cargo)

นอกจากกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนจะมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเลแล้ว ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเรื่องบุริมสิทธิเหนือของ (Maritime liens on cargo) ไว้ด้วย โดยมีสาระสำคัญดังนี้

บุริมสิทธิทางทะเลเหนือของ คือ บุริมสิทธิทางทะเลตกติดไปกับของที่ได้บรรทุกลงเรือเพื่อเป็นหลักประกันของสิทธิเรียกร้อง ดังต่อไปนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยและการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือค่าใช้จ่ายอื่นใดที่มีลักษณะคล้ายกัน

2. สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาหรือการกระทำอื่นใดของผู้ขนส่งหรือนายเรือที่ได้ทำขึ้นภายในขอบอำนาจตามประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดน รวมทั้งสิทธิเรียกร้องอื่นใดที่เกิดจากการขายของเพื่อผลประโยชน์แก่เจ้าของสินค้ารายอื่น ๆ

3. สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากสัญญารับขนของทางทะเลราบเท่าที่ผู้ขนส่งอาจถูกบังคับให้ต้องทำการส่งมอบของ

สำหรับสิทธิเรียกร้องทั้ง 3 กรณีดังที่กล่าวไปข้างต้น ลำดับในการได้ชำระหนี้ของเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นไปตามลำดับข้อ 1 – 3 แต่หากว่าสิทธิเรียกร้องประเภทเดียวกันในข้อ 1 หรือข้อ 2 ได้มีการเกิดขึ้นมากกว่าหนึ่งครั้ง ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องนั้นจะเป็นไปตามลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

หากบุคคลใดทำการส่งมอบของ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหนี้บุริมสิทธิ ทั้งที่รู้หรือควรจะรู้ว่าของนั้นมีบุริมสิทธิทางทะเล บุคคลดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในจำนวนเงินที่เป็นผลมาจากขาดกำไรจากของนั้น

บุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเลจะระงับไปเมื่อครบ 1 ปี นับจากวันที่สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิเกิดขึ้น เว้นแต่ว่าก่อนที่ระยะเวลาดังกล่าวนั้นจะสิ้นสุด ของได้ถูกยึดนำมาซึ่งการบังคับขาย

2.1.5 การกักเรือ (On Arrest Of Vessels In International Legal Relations)

ขอบเขตการใช้บังคับ

บทบัญญัติในเรื่องนี้ใช้บังคับกับการกักเรือเพื่อสิทธิเรียกร้องทางแพ่งที่ศาลได้ตัดสินหรืออาจตัดสินในประเทศสวีเดนหรือในประเทศอื่น ๆ โดยศาลได้มีการออกคำสั่งในคดีแพ่ง หรือศาลได้มีการออกคำสั่งในคดีอาญา แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงคดีอาญาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องภาษี และค่าธรรมเนียมซึ่งรัฐหรือท้องถิ่นเป็นผู้กำหนด

สิทธิเรียกร้องที่สามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือได้

สิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้สามารถร้องขอให้กักเรือได้จะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากเหตุการณ์หนึ่งเหตุการณ์ใดดังต่อไปนี้

1. ความเสียหายที่เรือก่อให้เกิดขึ้นไม่ว่าจะเนื่องจากเรือโดนกันหรือกรณีอื่น
2. การสูญเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเนื่องจากเรือหรือเนื่องจากการดำเนินงานของเรือ
3. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
4. สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า
5. สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งได้ชาร์เตอร์เรือมาทำการรับขนของทางทะเล
6. ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของ รวมถึงสัมภาระโดยสารที่บรรจุในเรือ
7. ความเสียหายทั่วไป
8. สัญญากู้ยืมเงินเพื่อใช้ในกิจการของเรือโดยใช้เรือเป็นหลักประกัน (bottomry)
9. การลากจูง
10. การนำร่อง
11. การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือ
12. การต่อเรือ ซ่อมเรือ ติดตั้งอุปกรณ์ประจำเรือหรือค่าใช้เรือ
13. ค่าจ้างนายเรือ ลูกเรือ อันเนื่องมาจากการว่าจ้างงานให้ทำงานบนเรือ
14. ค่าใช้จ่ายที่นายเรือ ผู้ส่งของ ผู้ชาร์เตอร์เรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือได้ก่อให้เกิดขึ้นในนามของเรือหรือนามของเจ้าของเรือ
15. ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในเรือ
16. ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมเรือเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้ หรือรายได้จากเรือ
17. การจำนองเรือ

เรือที่อาจถูกกักได้

เรือที่สามารถถูกกักได้จะต้องเป็นเรือที่ได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องทางทะเลขึ้นและได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง ตามข้อ 1 – 14 ดังกล่าวข้างต้น ส่วนเรือลำอื่นที่มีเจ้าของเรือเป็นบุคคลคนเดียวกันกับเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนั้นก็อาจถูกกักเรือได้เช่นกัน

ในกรณีที่บุคคลอื่นนอกจากเจ้าของเรือมีความรับผิดชอบเพื่อสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับเรือที่เกิดขึ้นนั้น เจ้าของนี้อาจกักเรือลำที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนั้นได้หรือเรือลำอื่นที่เป็นของบุคคลที่ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือลำที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องทางทะเล

เรือไม่อาจถูกกักได้มากกว่า 1 ครั้งเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลโดยเจ้าหนี้คนเดียวกันเมื่อมีการวางหลักประกันเพื่อให้มีการปล่อยเรือจากการถูกกักเรือ เรือนั้นจะต้องถูกปล่อยหากผู้ร้องขอให้มีการปล่อยเรือสามารถแสดงให้เห็นได้ว่ามีหลักประกันจำนวนที่เพียงพอ

เรือที่ถูกกักจะไม่สามารถนำมาใช้ออกเดินทะเลได้ แต่หากมีการกักเรือเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทเรื่องกรรมสิทธิ์ในเรือหรือข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมเรือเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้ หรือรายได้จากเรือ ศาลอาจอนุญาตให้ผู้ครอบครองสามารถใช้เรือได้เมื่อมีการให้หลักประกันหรืออนุญาตให้ใช้เรือได้โดยมีเงื่อนไข

2.1.6 หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ (On Shipping Partnership)

หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ (Shipping Partnership) คือ บุคคลสองคนหรือมากกว่านั้นขึ้นไปตกลงทำการขนส่งทางเรือร่วมกัน แต่มีความรับผิดชอบที่แยกออกจากกันตามส่วนของแต่ละคนไป โดยหุ้นส่วนแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบเฉพาะสัดส่วนที่ได้ลงหุ้นในเรือเดินทะเลนั้น เว้นแต่มีการตกลงขยายความรับผิดชอบ นอกจากนั้นกฎหมายพาณิชย์นาวีประเทศสวีเดนยังกำหนดให้มีการแจ้งถึงข้อตกลงการเป็นหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือให้แก่หน่วยงานจดทะเบียนเรือรับทราบด้วย

ผู้จัดการเรือ (Managing owner) อาจถูกเลือกให้เป็น หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ (Shipping Partnership) โดยคุณสมบัติของผู้จัดการเรือ จะต้องมีความดังต่อไปนี้

1. บุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติของประเทศที่อยู่ภายในเขตเศรษฐกิจยุโรป
2. นิติบุคคลประเทศสวีเดน
3. นิติบุคคลที่ถูกจัดตั้งขึ้นตามบทบัญญัติกฎหมายของประเทศภายในเขตเศรษฐกิจยุโรป และต้องมีสำนักงานใหญ่ในการดำเนินงานอยู่ภายในเขตเศรษฐกิจด้วย

- อำนาจของผู้จัดการเรือ

ผู้จัดการเรือมีอำนาจในการปฏิบัติการในนามของหุ้นส่วนทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นธุรกรรมทางด้านธุรกิจการขนส่งในทางปกติ เริ่มต้นและจัดการในเรื่องการดำเนินคดีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ รวมถึงเป็นตัวแทนของหุ้นส่วนในการดำเนินคดีทางศาล

ผู้จัดการเรือจะต้องเก็บรักษาข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือของผู้เป็นหุ้นส่วนไว้อย่างเหมาะสม

ในการตัดสินใจใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือจะต้องนำเสนอเรื่องนั้นต่อที่ประชุมในการประชุมใหญ่ (general meeting) โดยจะต้องส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่หุ้นส่วนแต่ละคนได้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 อาทิตย์ก่อนมีการประชุม ทางจดหมายลงทะเบียน โทรเลข หรือโทรสาร และในหนังสือเชิญประชุมจะต้องมีข้อมูลของวาระการประชุมประกอบอยู่ด้วย

ในรายงานการประชุมจะต้องมีการบันทึกเรื่องที่เป็นสาระสำคัญไว้ หากหุ้นส่วนคนใดไม่ได้มาประชุมหรือไม่ได้เข้าร่วมเพื่อออกเสียงลงมติ หุ้นส่วนคนนั้นจะได้รับแจ้งถึงมติที่ประชุมว่ามีมติอย่างไรในภายหลัง โดยการออกเสียงลงมติของหุ้นส่วนเป็นไปตามสัดส่วนของหุ้นที่ตนได้ลงไว้

ผู้จัดการเรือมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบดูแลการทํ้าบัญชีของหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ และผู้เป็นหุ้นส่วนแต่ละคนสามารถตรวจสอบบัญชีได้

- ความสิ้นสุดการเป็นผู้จัดการเรือ

การออกจากตำแหน่งของผู้จัดการเรือจะต้องเสนอเรื่องต่อที่ประชุมเพื่อให้ที่ประชุมของผู้หุ้นส่วนพิจารณา หากผู้จัดการเรือเป็นเจ้าของเรือในสัดส่วนเกินกว่าครึ่งหนึ่งของเรือ ผู้จัดการเรือจะสามารถออกจากตำแหน่งได้ต่อเมื่อมีคำสั่งจากศาล

- ความรับผิดชอบของหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ

หุ้นส่วนแต่ละคนต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเป็นหุ้นส่วน (partnership activities) ตามสัดส่วนแห่งการถือหุ้นในเรือ หากหุ้นส่วนคนใดไม่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว และเมื่อผู้จัดการเรือหรือหุ้นส่วนคนอื่น ๆ ได้จ่ายเงินจำนวนนั้นไปให้ก่อน หุ้นส่วนคนนั้นจะต้องจ่ายดอกเบี้ยของเงินจำนวนนั้นด้วย

สำหรับผลกำไรและความเสียหายจากการเป็นหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ จะถูกแบ่งกันระหว่างหุ้นส่วนตามสัดส่วนการถือหุ้นของแต่ละคน

กรณีมีการโอนหุ้นไปยังบุคคลภายนอก และมีหุ้นส่วนคนใดเปลี่ยนสัญชาติไปเป็นสัญชาติอื่น จะต้องมีการแจ้งให้ผู้จัดการเรือและหุ้นส่วนคนอื่น ๆ ทราบโดยทันที

2.1.7 นายเรือ (Ship Masters)

บทบัญญัติเรื่องนายเรือ (Ship Masters) ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดน ได้มีการกำหนดสิทธิหน้าที่ของนายเรือไว้ในหมวดที่ 6 แต่สำหรับเรื่องความรับผิดชอบของนายเรือได้มีการกำหนดไว้ในหมวดที่ 20 ว่าด้วยเรื่องบทกำหนดโทษดังจะกล่าวต่อไปในหัวข้อ 2.1.21

สิทธิและหน้าที่ของนายเรือ มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

ก่อนเรือออกเดินทางและในระหว่างการเดินเรือ นายเรือต้องทำให้แน่ใจว่าเรือเดินทะเลสามารถออกเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หากมีข้อบกพร่องใดที่ไม่สามารถแก้ไข เยียวยาได้ทันที นายเรือจะต้องแจ้งเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินกิจการเรือโดยพลัน

นายเรือต้องควบคุมการเดินเรือทะเลตามความสามารถของตนให้เป็นอย่างดีและต้องดำเนินการตามกฎหมายเกณฑ์ ข้อบังคับต่าง ๆ ในน่านน้ำซึ่งเรือเดินทะเลได้แล่นผ่าน รวมถึงท่าเรือที่เรือได้แวะจอด

เมื่อหน่วยงานเอกชนหรือหน่วยงานราชการผู้มีอำนาจได้มีคำสั่งให้หยุดการเดินเรือ นายเรือต้องหยุดการเดินเรื่อนั้น

นายเรือต้องติดตามการบรรทุกของลงเรือหรือการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ และการปฏิบัติการเดินเรือว่ามีการดำเนินการโดยไม่ชักช้า

ก่อนที่จะเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือของใด ๆ นายเรือต้องพิจารณาอย่างระมัดระวังว่าการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอยู่ในหน้าที่ที่นายเรือจะต้องทำการป้องกันซึ่งสิทธิและประโยชน์แห่งของเหล่านั้นหรือไม่

นายเรือมีหน้าที่เก็บรักษาสมุดปูมเรือ รวมถึงเอกสารเรืออื่น ๆ และสำเนาของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนด้วย

หากเรือประสบภัยพิบัติทางทะเล นายเรือต้องพยายามอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและป้องกันเรือและของบนเรือให้ปลอดภัย นายเรือจะต้องรักษาสมุดปูมเรือและเอกสารเกี่ยวกับเรือให้ปลอดภัยมากที่สุดเท่าที่จะทำได้และต้องเตรียมการเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยเรือและของ トラバเท่าที่มีโอกาสอันควรในการช่วยให้เรือรอดพ้นจากภัยพิบัติ นายเรือไม่อาจจะทิ้งเรือได้ เว้นแต่นายเรือตกอยู่ในสถานการณ์ที่เสี่ยงอันตรายถึงชีวิต

หากนายเรือเผชิญหน้ากับภัยพิบัติทางทะเลใด นายเรือผูกพันที่จะต้องให้ความช่วยเหลือเท่าที่จำเป็นและสามารถทำได้ เพื่อช่วยบุคคลที่ประสบภัยพิบัติทางทะเล

หากนายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนให้สำเร็จลุล่วง ต้นเรือจะต้องทำหน้าที่ตัดสินใจแทนในกรณีที่ไม่สามารถเลื่อนการตัดสินใจนั้นออกไปได้

หากนายเรือจะละทิ้งเรือไป นายเรือต้องทำการแจ้งนายประจำเรืออาวุโส (senior mate²⁷) ให้ทราบ แต่ในกรณีที่เรือไม่ได้ถูกจอดไว้ ณ ท่าเรือหรือในที่ปลอดภัย นายเรือไม่อาจจะทิ้งเรือได้เว้นแต่เป็นกรณีจำเป็น

หากนายเรือเสียชีวิตหรือไม่สามารถควบคุมเรือได้เพราะความเจ็บป่วยหรือเพราะสาเหตุอื่นใด หรือนายเรือได้ละทิ้งเรือไม่ยอมทำตามคำสั่งที่ตนเคยสั่งไว้ ต้นหนอาวุโส (senior mate) จะเข้ามาทำหน้าที่แทนนายเรือจนกว่าจะมีการแต่งตั้งนายเรือคนใหม่ โดยหากมีเหตุการณ์เช่นว่านี้เกิดขึ้นจะต้องทำการแจ้งให้เจ้าของเรือทราบโดยพลัน

นอกจากนี้ นายเรือยังมีอำนาจในการกระทำแทนเจ้าของเรือได้ในกรณีดังต่อไปนี้

- 1 เข้าดำเนินการดูแลรักษาเรือหรือจัดการด้านการเดินเรือ
- 2 เข้าทำสัญญาขนส่งของทางทะเล และสัญญารับขนส่งคนโดยสาร
- 3 ฟ้องร้องหรือติดตามการดำเนินคดีทางกฎหมายในนามของเรือ (on behalf of the vessel)

การดำเนินการทั้ง 3 ข้อที่กล่าวมาแล้วข้างต้นหากมีความจำเป็นหรือเป็นกรณีฉุกเฉิน นายเรืออาจรวบรวมเงินทุนโดยการกู้ยืมเงิน การจำนำ การขายทรัพย์สินหรือของบนเรือ แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวไม่มีความจำเป็นในเวลาต่อมา การดำเนินการเหล่านั้นยังคงผูกพันอยู่หากบุคคลภายนอกกระทำไปโดยสุจริต

ก่อนที่นายเรือจะเข้ามาตราสารที่สำคัญ นายเรือต้องขอฟังคำชี้แนะจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้งจากเจ้าของเรือ

ในระหว่างการเดินทางนายเรือจะต้องใช้ความระมัดระวังในการดูแลของและต้องสังเกตถึงสิทธิและผลประโยชน์ของเจ้าของสินค้า และนายเรือมีอำนาจในการดำเนินการต่าง ๆ ในนามของเจ้าของสินค้า (on behalf of the cargo owner) และมีสิทธิฟ้องร้องและติดตามการดำเนินคดีทางกฎหมายในนามเรือ (on behalf of the vessel)

นายเรือไม่ต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในนามของเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้า

เมื่อเจ้าของเรือร้องขอ นายเรือต้องส่งมอบบันทึกรายงานให้เจ้าของเรือ หากเจ้าของเรือต้องการโต้แย้งข้อความในบันทึกรายงานจะต้องฟ้องร้องคดีต่อศาลภายใน 6 เดือน หลังจาก

²⁷ senior mate หมายถึง ตำแหน่งนายประจำเรืออาวุโสที่รองลงมาจากนายเรือ ได้แก่ ต้นเรือ (แผนกปากระวางเรือ) และต้นกล (แผนกห้องเครื่อง)

ได้รับบันทึกรายงานแล้ว หากไม่ได้ฟ้องร้องภายในระยะเวลาดังกล่าว เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะดำเนินคดีได้อีกต่อไป เว้นแต่นายเรือได้ยอมรับว่าตนได้กระทำผิดหรือได้บันทึกข้อความเท็จ

นายเรือจะต้องลงบัญชีรายรับในบันทึกรายงานในเรื่องค่าตอบแทนพิเศษซึ่งนายเรืออาจได้รับมาจากผู้เช่าเรือ เจ้าของสินค้า ผู้จัดหาเสบียง หรือบุคคลอื่นใดที่นายเรือได้มีการติดต่อด้วยในฐานะเป็นนายเรือ

หากเรือถูกกักหรือถูกยึดโดยรัฐต่างชาติ นายเรือต้องแจ้งไปยังกงสุลของประเทศสวีเดนในรัฐต่างชาตินั้นที่อยู่ใกล้ที่สุดโดยทันที

2.1.8 บทบัญญัติทั่วไปแห่งความรับผิด (General Provisions on Liability)

เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือต้องรับผิดเพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่นายเรือ ลูกเรือหรือผู้นำร่องได้ก่อขึ้นโดยการกระทำผิดหรือประมาทในการปฏิบัติหน้าที่ของตน และเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือยังคงต้องรับผิดหากความสูญหายหรือเสียหายมีสาเหตุมาจากบุคคลอื่นใด ในขณะที่มีการปฏิบัติงาน การให้บริการของเรือหรือจากคำสั่งของเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ หรือนายเรือ

ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือได้จ่ายไปอาจเรียกคืนมาจากบุคคลผู้ซึ่งเป็นสาเหตุก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหายนั้นได้

สำหรับบทบัญญัติเฉพาะของความรับผิด การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะปรากฏอยู่ในหมวดที่ห้าด้วยเรื่องการจำกัดความรับผิด ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมัน การขนส่งของทางทะเล การเช่าเรือ และการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล

2.1.9 เรือโดนกัน (Damage By Collision Between Vessels)

หากเรือสองลำโดนกันเป็นสาเหตุทำให้เกิดความเสียหายแก่เรืออีกลำหนึ่งหรือสินค้า (cargo) หรือคนบนเรือ ถ้าการโดนกันนั้นเกิดจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายที่ได้กระทำผิดต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย แต่ถ้าวานเรือโดนกันนั้นเกิดจากความผิดของทั้งสองฝ่าย ทั้งสองฝ่ายต้องร่วมกันรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามสัดส่วนของความผิดที่ฝ่ายตนได้กระทำไป หากตามพฤติการณ์ไม่สามารถกำหนดสัดส่วนแห่งความรับผิดได้ แต่ละฝ่ายจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายคนละครึ่ง ในกรณีที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากเรือโดนกัน ทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม

หากการโดนกันของเรือเป็นอุบัติเหตุ หรือไม่สามารถระบุได้ว่าฝ่ายใดเป็นสาเหตุทำให้เกิดการโดนกัน แต่ละฝ่ายนั้นต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายของตนเอง

บทบัญญัติเรื่องเรือโดนกันนี้ใช้บังคับกับกรณีที่เกิดการโดนกันเป็นสาเหตุทำให้เกิดความเสียหายแก่เรืออื่น คนหรือของบนเรือลำอื่นนั้นด้วย โดยที่เรือไม่ได้มีการโดนกัน

หากเรือได้โดนกับเรือลำอื่น นายเรือต้องมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำนั้นเท่าที่จำเป็นเพื่อช่วยให้เรือลำนั้นหลุดพ้นจากอันตรายที่มีสาเหตุมาจากการโดนกันเท่าที่จะสามารถทำได้โดยไม่มีอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือ และนายเรือต้องแจ้งต่อนายเรือของเรืออีกลำหนึ่ง ถึงชื่อเรือ เมื่อท่าเรือจดทะเบียนเรือ สถานที่ที่เรือนั้นได้ออกเดินทางและสถานที่จุดหมายปลายทาง

2.1.10 การจำกัดความรับผิด (On Limitation Of Liability)

บุคคลผู้มีสิทธิจำกัดความรับผิด

ผู้ดำเนินงานเรือ เจ้าของเรือที่ไม่ได้เป็นผู้ดำเนินงานเรือ บุคคลผู้ซึ่งจัดการเรือแทนเจ้าของเรือ ผู้ซาร์เตอร์เรือ ผู้ส่ง และบุคคลอื่นที่ให้บริการการช่วยเหลือกู้ภัย มีสิทธิจำกัดความรับผิดตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้

สิทธิเรียกร้องที่สามารถจำกัดความรับผิดได้

เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น บุคคลผู้มีสิทธิในการจำกัดความรับผิดสามารถจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

- สิทธิเรียกร้องเพื่อการบาดเจ็บและความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เกิดขึ้นบนเรือหรือเนื่องจากการดำเนินงานของเรือโดยตรงหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
- สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากความล่าช้าในขนส่งของทางทะเลขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล
- สิทธิเรียกร้องเพื่อมีความเสียหายจากการละเมิดสิทธิที่ไม่ใช่สิทธิตามสัญญาอันเนื่องมาจากการดำเนินงานเรือโดยตรงหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
- สิทธิเรียกร้องเพื่อการยก เคลื่อนย้าย ทำลาย หรือทำให้เรือหมดอันตรายซึ่งทำให้เรือจม เกยตื้น ถูกละทิ้ง อับปาง รวมถึงสิ่งอื่นใดที่อยู่บนเรือด้วย
- สิทธิเรียกร้องเพื่อการเคลื่อนย้าย ทำลาย ทำให้หมดอันตรายซึ่งของที่อยู่บนเรือ

สิทธิเรียกร้องที่ไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้

สิทธิเรียกร้องที่ไม่ตกอยู่ภายใต้การจำกัดความรับผิด มีดังต่อไปนี้

- สิทธิเรียกร้องเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยค่าทดแทนพิเศษส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือสิทธิเรียกร้องตามสัญญาเพื่อการชำระเงินจากการใช้มาตรการในการยก เคลื่อนย้าย ทำลาย หรือทำให้เรือและของที่อยู่บนเรือหมดอันตราย
- สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษทางน้ำมันตามบทบัญญัติใน หมวดว่าด้วยเรื่องความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดมาจากน้ำมัน
- สิทธิเรียกร้องภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศหรือภายใต้กฎหมายภายในของรัฐใดที่ใช้บังคับหรือห้ามการจำกัดความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์
- สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์อันมีสาเหตุมาจากเรือนิวเคลียร์
- สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายหรือการได้รับบาดเจ็บอันมีสาเหตุมาจากการนำร่อง หรือการเดินเรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัย
- สิทธิเรียกร้องเพื่อดอกเบี้ยหรือค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการ

เหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด

หากมีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) ของบุคคลผู้อ้างการจำกัดความรับผิด ทั้งที่บุคคลดังกล่าวรู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น สิทธิในการจำกัดความรับผิดของบุคคลดังกล่าวจะสิ้นไป

จำนวนจำกัดความรับผิด

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อการบาดเจ็บของคนโดยสาร จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะจำกัดไว้ที่ 46,666 SDR คุณด้วยจำนวนคนโดยสารซึ่งเรือสามารถขนส่งได้ตามจำนวนที่ได้รับอนุญาต ทั้งนี้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะไม่เกินกว่าจำนวน 25,000,000 SDR
2. สิทธิเรียกร้องเพื่อการบาดเจ็บของผู้ที่ไม่ใช่คนโดยสาร หากเรือมีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะจำกัดไว้ที่ 333,000 SDR แต่หากเรือมีขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส ให้เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดขึ้นตามลำดับของขนาดเรือ
3. สิทธิเรียกร้องอื่น ๆ หากเรือมีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะจำกัดไว้ที่ 167,000 SDR หากเรือมีขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส ให้เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดขึ้นตามลำดับของขนาดเรือ

2.1.11 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมัน (On Liability For Oil Damage)

ความเสียหายจากน้ำมัน (oil damage) คือ ความสูญหายหรือความเสียหายที่มีสาเหตุจากมลพิษทางน้ำมันของเรือเดินทะเลและปัจจัยภายนอกของเรือเดินทะเล

ขอบเขตการใช้บังคับ

บทบัญญัติความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมันนี้ ได้ถูกกำหนดให้ใช้บังคับกับความเสียหายจากน้ำมันที่เกิดขึ้นในประเทศสวีเดน ในเขตเศรษฐกิจของประเทศสวีเดน หรือที่เกิดขึ้นในรัฐหรือในเขตเศรษฐกิจของรัฐที่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีของพิธีสาร ค.ศ. 1992 แก่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งมีสาเหตุมาจากการต่อเรือหรือดัดแปลงเรือเพื่อให้เหมาะแก่การบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการป้องกันเพื่อป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายในพื้นที่ดังกล่าว

ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมัน

เจ้าของเรือจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีความเสียหายจากน้ำมันเกิดขึ้น แม้ว่าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นที่ต้องรับผิดชอบนั้นไม่ได้เป็นสาเหตุแห่งความเสียหายนั้นก็ตาม หากสาเหตุของความเสียหายเกิดจากอุบัติเหตุที่เป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องกัน ความรับผิดชอบในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะตกอยู่กับบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นในครั้งแรก

อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือจะหลุดพ้นจากความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมันหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจาก

1 การกระทำของสงครามหรือความขัดแย้งทางอาวุธ การจลาจล ปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่ไม่ปกติธรรมดาซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้หรือไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้

2 บุคคลภายนอกที่มีเจตนาทำให้เกิดความเสียหายขึ้น

3 ความบกพร่องหรือความประมาทของเรือสวีเดนใด ๆ หรือหน่วยงานต่างชาติ ในการทำหน้าที่ดูแลรักษาสัญญาณไฟหรือความช่วยเหลืออื่น ๆ ในการเดินเรือ

หากความเสียหายจากน้ำมันเกิดขึ้นจากความจงใจ (intentionally) หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) ของเจ้าของเรือ ทั้งที่เจ้าของเรือรู้ว่าความเสียหายเช่นนั้นนั้นอาจจะเกิดขึ้น

หน้าที่ของเรือบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า

ตามกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดนกำหนดให้เรือที่ทำการบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าต้องมีหน้าที่ทำการประกันภัยเพื่อให้ครอบคลุมความรับผิดของเจ้าของเรือ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ดังนี้

1 หน้าที่ของเรือสวีเดนในการทำประกันภัย

เจ้าของเรือเดินทะเลสวีเดนที่ทำการบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า 2,000 ตันขึ้นไปจะต้องทำประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากน้ำมันของเจ้าของเรือ

2 หน้าที่ของเรือต่างชาติในการทำประกันภัย

เรือต่างชาติที่เข้าหรือออกจากท่าเรือสวีเดนหรือท่าเทียบเรือในอาณาเขตทางทะเลของประเทศสวีเดนโดยเรือดังกล่าวทำการบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า 2,000 ตันขึ้นไป เรือนั้นจะต้องทำประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากน้ำมันของเจ้าของเรือ โดยเรือต่างชาติดังกล่าวต้องจัดให้มีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินเพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษ

บุคคลใดที่มีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย จากการประกันภัยดังกล่าวข้างต้นมีสิทธิที่จะเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง แต่ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดหากเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิด

อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายจากน้ำมัน มีกำหนดเวลายาวใน 3 ปี นับจากวันที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น

2.1.12 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ (On Liability For Nuclear Damage)

บทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะใน the Nuclear Liability Act

2.1.13 กองทุนและขั้นตอนเพื่อการจำกัดความรับผิด (On Limitation Fund And Limitation Proceedings)

กองทุนเพื่อการจำกัดความรับผิด ตั้งขึ้นเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดจากสิทธิเรียกร้องต่อบุคคลที่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของบุคคลเหล่านั้นในการจำกัดความรับผิดซึ่งเป็นไปตามสิทธิที่กฎหมายกำหนด

โดยการจัดตั้งกองทุนเพื่อจำกัดความรับผิด ผู้มีสิทธิจำกัดความรับผิดอาจจัดตั้งโดยวางเป็นเงินสดหรือจัดหาหลักประกันในจำนวนที่พอเพียง

การจัดตั้งกองทุนเพื่อจำกัดความรับผิดนั้นจะต้องมีการตั้งขึ้นโดยคำสั่งศาลที่รับคดีไว้พิจารณาหรือศาลที่มีเขตอำนาจที่จะดำเนินการต่อคดีได้

ศาลเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาความเกี่ยวกับการแบ่งสรรและจำหน่ายจ่ายโอนกองทุน เมื่อกองทุนเพื่อการจำกัดความรับผิดได้จัดตั้งขึ้น ศาลต้องประกาศถึงการจัดตั้งกองทุนทันที ในการประกาศนั้นเจ้าหนี้ทุกรายจะได้รับแจ้งให้ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาถึงสิทธิเรียกร้องภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยจะต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษาและในหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น หากมีเหตุผลพิเศษจะต้องประกาศในหนังสือพิมพ์ของต่างประเทศด้วย

จากนั้นศาลจะทำการแต่งตั้งผู้บริหารกองทุน โดยผู้บริหารกองทุนมีหน้าที่ตรวจสอบสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ที่ได้ยื่นเข้ามา จัดทำข้อเสนอเพื่อการแบ่งส่วนเงินทุน และช่วยเหลือในเรื่องการจัดการ ควบคุมกองทุน รวมถึงการเจรจาต่อรองระหว่างคู่กรณี สำหรับคำตอบแทนของผู้บริหารกองทุนนั้นศาลจะเป็นผู้กำหนด

2.1.14 การรับขนของทางทะเล (On Carriage Of General Cargo)

ขอบเขตการใช้บังคับ

บทบัญญัติในเรื่องการรับขนของทางทะเลใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเลภายในประเทศสวีเดนและการรับขนของทางทะเลระหว่างสวีเดน เดนมาร์ก ฟินแลนด์และนอร์เวย์²⁸ แต่จะไม่นำไปใช้บังคับกับการชาร์เตอร์เรือไม่ว่าจะเป็นการชาร์เตอร์เรือทั้งลำเรือหรือเพียงบางส่วน

²⁸ The Swedish Maritime Code 1994

ภายใต้สัญญาฉบับของ หากมีการเดินทางหลายเที่ยวในระหว่างระยะเวลาที่กำหนดไว้ บทบัญญัติในเรื่องการขนส่งของทางทะเลนี้จะใช้บังคับกับการเดินทางในแต่ละเที่ยว เว้นแต่เที่ยวการเดินทางนั้นเป็นไปตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ

หน้าที่และสิทธิของผู้ส่ง

ผู้ส่งต้องส่งมอบของ ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้กำหนดไว้ และต้องทำการส่งมอบของในรูปแบบและเงื่อนไขที่สะดวก ปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นการขนส่งของลงเรือ การบรรจุ การขนส่ง และการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ

ในกรณีของที่ขนส่งเป็นของอันตราย ผู้ส่งจะต้องทำเครื่องหมายเพื่อให้รู้ว่าของนั้นเป็นของอันตราย ผู้ส่งต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นซึ่งเป็นผู้ทำการส่งของอันตรายและต้องระบุมাত্রการความปลอดภัยในการรักษาของอันตรายนั้นด้วย และผู้ส่งต้องแจ้งถึงผลกระทบที่ผู้ขนส่งตระหนักว่าของนั้นมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่น เรือ หรือของบนเรือ

หากเป็นของที่ต้องการให้ดูแลเป็นพิเศษ ผู้ส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งก่อนทำการขนส่ง และจะต้องระบุมাত্রการอันจำเป็นในการดูแลรักษาของนั้น และหากจำเป็นจะต้องทำเครื่องหมายแก่ของนั้นในลักษณะที่เหมาะสม

ผู้ส่งมีสิทธิในการร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งให้ เมื่อผู้ขนส่งได้รับของจากผู้ส่งแล้ว ผู้ส่งสามารถร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งชนิดได้รับของเพื่อบรรทุกลงเรือ (received-for-shipment bill of lading) เมื่อได้ทำการบรรทุกของลงเรือแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว (shipped bill of lading) และผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความถูกต้องของข้อความในใบตราส่งที่เกี่ยวข้องกับของที่มีการระบุไว้ในใบตราส่งตาม que ผู้ส่งร้องขอ

ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

หลักเกณฑ์ทั่วไปของความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น โดยที่ความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ส่ง

กรณีของที่จะทำการขนส่งเป็นของอันตราย หากผู้ส่งได้ส่งมอบของอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งหรือให้แก่ผู้ขนส่งอื่นโดยไม่แจ้งถึงสภาพแห่งของอันตรายและมาตรการความปลอดภัยอัน

“The provisions of this chapter are applicable to carriage by sea in domestic traffic in Sweden and in traffic between Sweden, Denmark, Finland and Norway.”

จำเป็นแก่ของนั้นให้ทราบ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการขนส่งของอันตรายนั้นต่อผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น

ในกรณีที่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นอยู่ในเหตุการณ์ที่จำเป็นหรือของนั้นเป็นอันตรายนแก่บุคคลหรือทรัพย์สินบนเรือ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ทำให้ของนั้นสิ้นสภาพแห่งของอันตราย หรือทำลายของอันตรายนั้นก็ได้ โดยผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายนั้น

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งจะต้องทำการตรวจสอบหีบห่อแห่งของว่าได้มีการบรรจุหีบห่อในสภาพที่จะไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นและทรัพย์สินอื่น ๆ หากของที่ขนส่งนั้นได้ถูกบรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์หรืออุปกรณ์การขนส่งอื่นที่มีลักษณะคล้ายกัน ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบของที่อยูภายในนั้น เว้นแต่มีเหตุผลอันน่าสงสัยว่าตู้คอนเทนเนอร์หรืออุปกรณ์การขนส่งนั้นได้มีการบรรจุของในลักษณะที่ผิดปกติ

ผู้ขนส่งจะต้องทำการขนส่งของด้วยความระมัดระวังและรวดเร็ว ผู้ขนส่งต้องแน่ใจว่าเรือที่ใช้สำหรับขนส่งของนั้นสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และผู้ขนส่งต้องจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ อุปกรณ์ ห้องเก็บสินค้าที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องทำความเย็น และห้องเย็น รวมถึงจัดให้มีระวางบรรทุกที่เหมาะสมกับสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง หรือรักษา

ในกรณีที่ของสูญหาย ถูกทำลาย หรือส่งมอบชักช้าหรือในกรณีที่การขนส่งนั้นไม่สามารถกระทำได้ตามวิธีการที่มุ่งหมายไว้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ส่งทราบในโอกาสแรก หากไม่สามารถแจ้งได้ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้เจ้าของสินค้าทราบ

ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากระวางเรือได้ แต่จะต้องมีการระบุไว้ในสัญญารับขนของทางทะเลว่าให้ผู้ขนส่งสามารถทำได้หรือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติทางการค้า หรือเป็นกฎหมายที่บัญญัติให้บรรทุกของบนปากระวางเรือได้

เมื่อมีการบรรทุกของบนปากระวางเรือตามที่สัญญาได้กำหนดไว้ จะต้องมีการระบุไว้ว่าผู้ขนส่งสามารถบรรทุกของบนปากระวางเรือได้ไว้ในเอกสารการขนส่งด้วย หากไม่มีการระบุไว้ ผู้ขนส่งต้องแสดงให้เห็นว่าการบรรทุกของบนปากระวางเรื่อนั้นได้มีการตกลงกันไว้แล้ว แต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างการตกลงดังกล่าวต่อบุคคลภายนอกผู้ได้รับใบตราส่งมาโดยสุจริต

หากไม่มีการรับมอบของที่ขนส่งภายในเวลาที่ผู้ขนส่งได้ระบุไว้หรือภายในเวลาอันควร ผู้ขนส่งสามารถนำของที่ขนส่งไปเก็บไว้ในคลังสินค้าที่ปลอดภัย ผู้ขนส่งต้องแจ้งแก่ผู้รับตราส่งว่าของนั้นได้ถูกเก็บไว้ในคลังสินค้าและต้องระบุระยะเวลาอันควรที่จะให้มารับของภายใน

หลังจากระยะเวลาที่ต้องมารับของที่คลังสินค้าได้สิ้นสุดลง หากไม่มีการรับของภายในเวลาที่กำหนด ของนั้นอาจถูกนำไปออกขายหรือกำจัดเสีย แต่อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งมีสิทธิขายของที่อยู่ในคลังสินค้าเท่าที่จำเป็นเพื่อให้ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการขายของและสิทธิเรียกร้องในค่าระวางและค่าธรรมเนียม โดยผู้ขนส่งจะต้องทำการขายด้วยความระมัดระวัง หากของไม่สามารถขายได้หรือเห็นได้ชัดว่าเมื่อขายของไปแล้วจะได้เงินมาไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย ผู้ขนส่งอาจกำจัดของนั้นด้วยวิธีอันควร

ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะปฏิบัติการในนามของเจ้าของสินค้า หากเป็นกรณีจำเป็นที่ต้องใช้มาตรการเฉพาะเพื่อเก็บรักษา ขนส่งของ หรือปกป้องผลประโยชน์ของเจ้าของสินค้า ผู้ขนส่งจะต้องร้องขอคำแนะนำจากเจ้าของสินค้า หากเวลาหรือเหตุการณ์ในขณะนั้นไม่เอื้ออำนวยที่จะร้องขอคำแนะนำจากเจ้าของสินค้าได้หรือการให้คำแนะนำของเจ้าของสินค้านั้นไม่ทันเวลา ผู้ขนส่งมีอำนาจในการใช้มาตรการที่จำเป็นในนามของเจ้าของสินค้าและทำหน้าที่แทน และถึงแม้ว่าผู้ขนส่งได้ใช้มาตรการที่ไม่จำเป็น เจ้าของสินค้ายังต้องผูกพันต่อบุคคลภายนอกผู้ซึ่งสุจริตและผู้ขนส่งต้องแจ้งถึงการใช้มาตรการของตนให้ผู้ส่งทราบในโอกาสแรกและเจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบในมาตรการที่ผู้ขนส่งได้ดำเนินการไปและต้องชดเชยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นด้วย อย่างไรก็ตามหากผู้ขนส่งได้ดำเนินการไปโดยปราศจากคำแนะนำของเจ้าของสินค้า เจ้าของสินค้าไม่ต้องผูกพันรับผิดชอบใช้จำนวนเงินที่มากกว่ามูลค่าแห่งของนั้น

ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชำระค่าระวาง ณ เวลาที่มีการส่งมอบของที่ทำการขนส่ง หรือ ณ เวลาที่มีการรับมอบของ เว้นแต่ได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น

หากของที่ขนส่งได้สูญหายไปก่อนที่การขนส่งของจะสิ้นสุดลง ผู้ขนส่งจะได้รับค่าระวางต่อเมื่อของนั้นได้สูญหายไปอันเนื่องมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดี เป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่ง หรือหากผู้ขนส่งได้ขายของไปเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของสินค้านั้นเอง หรือผู้ขนส่งได้ขนถ่ายของออกจากเรือ หรือได้ทำให้ของอันตรายนหมดฤทธิ์หรือทำลายของอันตรายนนั้น

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

- ระยะเวลาความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในขณะที่ได้รับของเข้ามาอยู่ในความดูแลของตน ตั้งแต่ท่าเรือบรรจุของลงเรือและในระหว่างการขนส่ง ตลอดจนถึงท่าเรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือ

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดูแลของตั้งแต่ในครั้งแรกที่ได้รับของไว้จากผู้ส่งหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดที่กฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้บังคับอยู่ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรจุของลงเรือ กำหนดให้ผู้ส่งต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

ส่วนกรณีดังต่อไปนี้ จะถือว่าของได้พ้นจากความดูแลของผู้ขนส่งแล้ว

1 เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับของแล้ว

2 หากผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้จัดการเก็บของไว้ในคลังสินค้าในนามของผู้รับตราส่งตามที่กำหนดไว้ในสัญญาหรือตามกฎหมายหรือประเพณี ณ ท่าเรือปลายทาง

3 เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่เจ้าหน้าที่รับไว้หรือบุคคลใดที่กฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่บังคับ ณ ท่าเรือปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องส่งมอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

- ความรับผิดชอบในการบรรทุกของบนปากระวาง

หากผู้ขนส่งได้ทำการบรรทุกของบนปากระวางเรือโดยไม่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากผลของการขนส่งของบนปากระวางเรือแต่เพียงผู้เดียว และเมื่อมีการตกลงถึงการขนส่งโดยชัดแจ้งแล้วว่าให้ทำการบรรทุกของในระวางเรือ (under deck) แต่ผู้ขนส่งฝ่าฝืน ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด

- ความรับผิดชอบในการส่งมอบของชักช้า

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการส่งมอบของชักช้า การส่งมอบชักช้า คือ การที่ของไม่ได้ถูกส่งมอบ ณ ท่าเรือที่ทำการขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามที่ระบุไว้ในสัญญารับขนของทางทะเลภายในเวลาที่ตกลงกัน

- ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่น

หากผู้ขนส่งอื่นได้ทำการขนส่งของไม่ว่าตลอดเส้นทางเดินทางหรือเพียงบางส่วน ของเส้นทางก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบของชักช้า เหมือนหนึ่งตนได้ทำการขนส่งของนั้นด้วยตัวเอง

หากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกัน ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะมีความรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม และผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิอ้างบทบัญญัติเรื่องเหตุยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้ได้ในการขนส่งช่วงที่ผู้ขนส่งอื่นได้กระทำ

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือความเสียหายเกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือบุคคลอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการของเรือ การเดินเรือหรือการจัดการเรือ

2. ทัศนคติที่ไม่ได้มีสาเหตุเกิดจากความผิดและความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดจากความผิดพลาดของผู้ขนส่งเองหรือของบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำเกี่ยวกับความระมัดระวังที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยก่อนเริ่มออกเดินทาง แต่ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบ หากตนแสดงให้เห็นว่าได้กระทำการไปด้วยความระมัดระวังแล้ว

3. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัตว์มีชีวิต อันมีสาเหตุจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่แฝงอยู่ (the particular risks inherent) ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำการตามคำสั่งที่ต้องทำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะ (the particular instructions requirements) ตามที่ผู้ส่งได้ให้ไว้ แต่หากปรากฏว่าความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นแก่สัตว์มีชีวิต มีสาเหตุมาจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือของบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ

การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะถูกจำกัดไว้เพียงจำนวน 667 SDR ต่อหีบห่อหรือต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ 2 SDR แล้วแต่จำนวนใดมากกว่ากัน จำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้ใช้บังคับกับกรณีที่มีการบรรทุกของในตู้คอนเทนเนอร์ หรือมีการใช้ภาชนะขนส่งเพื่อรวบรวมของที่ขนส่งด้วย

หากมีการระบุจำนวนของไว้ในเอกสารการขนส่งให้ถือว่าจำนวนหน่วยการขนส่งเป็นไปตามที่ปรากฏในเอกสารการขนส่ง แต่หากไม่ได้ระบุไว้ ให้ถือว่าของที่ขนส่งทั้งหมดรวมเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

หากภาชนะขนส่ง สูญหายหรือเสียหาย ให้ถือว่าภาชนะขนส่งนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง เว้นแต่ได้มีการตกลงไว้เป็นอย่างอื่น

การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบ

สิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไม่สามารถใช้ได้กับบุคคลที่พิสูจน์ให้เห็นได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุจากผู้ขนส่งจงใจ (intentionally) หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) ทั้งที่รู้ถึงความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้นอาจจะเกิดขึ้น

หน้าที่และสิทธิของผู้รับตราส่ง

ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ชำระค่าวางและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ โดยเมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของแล้วจะต้องชำระค่าระวางและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ให้แก่ผู้ขนส่งตามที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งหรือตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล

หากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวางและค่าธรรมเนียมจะทำให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องในค่าระวางและค่าธรรมเนียมอื่นหรือมีสิทธิยึดหน่วงเหนือของนั้น

ผู้รับตราส่งต้องได้รับของ ณ ท่าเรือปลายทาง ตามสถานที่และภายในเวลาตามที่ผู้ขนส่งได้กำหนดไว้และผู้ขนส่งต้องส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งโดยใช้วิธีการที่สะดวกและปลอดภัยแก่นั้น และผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะขอตรวจสอบของก่อนรับมอบไว้

การผิดสัญญา

- กรณีผู้ส่งผิดสัญญารับขนของทางทะเล

หากผู้ส่งไม่ปฏิบัติตามสัญญาก่อนที่การขนส่งจะเริ่มขึ้น ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชดใช้สำหรับการสูญเสียค่าระวางและการสูญเสียอื่น ๆ

หากผู้ส่งได้ส่งมอบของให้ผู้ขนส่งไม่ทันเวลา ผู้ขนส่งอาจบอกเลิกสัญญารับขนของทางทะเลได้

- กรณีผู้ขนส่งผิดสัญญารับขนของทางทะเล

หากผู้ขนส่งผิดสัญญารับขนของทางทะเลในสาระสำคัญหรือทำการส่งมอบของชักช้า ผู้ส่งอาจบอกเลิกสัญญาได้ แต่หลังจากที่ผู้ขนส่งทำการส่งมอบของแล้ว ผู้ส่งไม่อาจบอกเลิกสัญญา

หากผู้ส่งต้องการบอกเลิกสัญญาจะต้องแจ้งความประสงค์ภายในเวลาอันควรหลังจากที่ผู้ส่งสันนิษฐานว่าจะได้รับการแจ้งการผิดสัญญาของผู้ขนส่ง มิเช่นนั้น สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ส่งจะสิ้นไป

2.1.15 การชาร์เตอร์เรือ (On Chartering Of Vessels)

การชาร์เตอร์เรือของประเทศสวีเดนได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ไว้อย่างละเอียดโดยแยกออกเป็น 4 เรื่องใหญ่ ๆ ได้แก่ บทบัญญัติทั่วไป การชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยว การชาร์เตอร์เรือต่อเนื่องโดยมีสัญญาที่ตกลงปริมาณสินค้าไว้ และการชาร์เตอร์เรือตามระยะเวลา แต่ทั้งนี้ไม่มีการบัญญัติเรื่องการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดน ซึ่งอาจเป็นเพราะการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่านั้น มีลักษณะของสัญญาที่เป็นการเช่าทรัพย์สินอยู่ จึงใช้

กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์ของประเทศสวีเดนมาปรับใช้²⁹ โดยหลักเกณฑ์เรื่องชาร์เตอร์เรือของประเทศสวีเดนมีสาระสำคัญดังนี้

บทบัญญัติทั่วไป

ขอบเขตการใช้บังคับของบทบัญญัติเรื่องการชาร์เตอร์เรื่อนั้นใช้บังคับกับการชาร์เตอร์เรือทั้งหมดหรือบางส่วน บทบัญญัติเรื่องการชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยวให้ใช้บังคับกับกรณีมีการเดินเรือต่อเนื่องด้วย เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น แต่บทบัญญัติการชาร์เตอร์เรือนี้จะไม่ใช้บังคับกับข้อกำหนดที่มีขึ้นตามสัญญา หลักปฏิบัติใด ๆ ประเพณีปฏิบัติทางการค้า ธรรมเนียมอื่น ๆ ที่เกิดจากการตกลงของคู่สัญญา

ในบทบัญญัติทั่วไปเรื่องชาร์เตอร์เรือของประมวลกฎหมายพาณิชย์ประเทศไทยประเทศสวีเดนได้กำหนดคำนิยามคำต่าง ๆ ไว้เพื่อความเข้าใจในการนำหลักเกณฑ์ชาร์เตอร์เรือไปใช้ โดยได้มีการให้คำนิยามของคำว่า carrier ไว้ว่า หมายความว่า ผู้ที่จัดหาเรือให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งซึ่งเรียกว่าผู้ชาร์เตอร์ ทำการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ³⁰ ดังนั้นคำว่า carrier ในที่นี้จะขอเรียกต่อไปว่า “ผู้ให้ชาร์เตอร์”

การชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยว (Voyage Chartering)

สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญา

ผู้ให้ชาร์เตอร์จะต้องมีหน้าที่ทำให้เรื่อนั้นอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

ผู้ชาร์เตอร์ต้องชำระค่าระวางเรือในวันที่ทำสัญญา เว้นแต่ในสัญญาจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น แต่หากมีการบรรทุกของอื่นลงเรือหรือเกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา ผู้ชาร์เตอร์ต้องจ่ายค่าระวางสำหรับของดังกล่าวโดยคำนวณในอัตรา ณ วันที่บรรทุกของซึ่งจะต้องไม่ต่ำกว่าอัตราค่าระวางและผู้ชาร์เตอร์เรือมีสิทธิที่จะเลือกท่าเรือที่จะทำการบรรทุกของลงเรือหรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือ เมื่อผู้ชาร์เตอร์เลือกแล้วจะต้องใช้ท่าเรือที่ผู้ชาร์เตอร์เรือได้เลือกไว้แล้วเท่านั้น

²⁹สุรพัล เพ็ชรคง, “การชาร์เตอร์เรือ : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.34.

³⁰เพ็ญอ้าง, น. 34 ซึ่งความนิยามของคำว่า Carrier ในบทบัญญัติเรื่องการชาร์เตอร์เรือของประมวลกฎหมายประเทศไทยได้บัญญัติไว้ใน Chapter 14 Section 1 ดังนี้ “Carrier : the person who, through a contract for the carriage of goods, charts out a vessel to another, the charterer.”

หากผู้เช่ารถต้องการให้มีการเดินเรือไปยังท่าเรือปลายทางที่ไม่ปลอดภัย ผู้เช่ารถจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดของตนหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของตน

ผู้เช่ารถต้องทำการบรรทุกของลงเรือให้เสร็จภายในเวลาที่กำหนดไว้ตามสัญญา หากทำเสร็จไม่ทันภายในเวลาที่กำหนด ผู้เช่ารถต้องชดเชยค่าเสียเวลาที่เรือจอดเพื่อรอการบรรทุก แต่ถ้าผู้เช่ารถทำการบรรทุกของลงเรือได้เร็วกว่าเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ให้เช่ารถต้องให้เงินรางวัลแก่ผู้เช่ารถ

กรณีมีการบรรทุกของบนปากกระวางเรือให้นับบทบัญญัติในหมวดการขนส่งของทางทะเลมาใช้บังคับ

ผู้ให้เช่ารถมีหน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังในการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้การเดินทางของเรือเป็นไปได้อย่างรวดเร็วตามกำหนด และในการเดินเรือออกนอกเส้นทางจะทำได้เฉพาะกรณีที่กระทำไปโดยสมเหตุสมผลเพื่อช่วยเหลือมนุษย์หรือช่วยเหลือกัญทรัพย์สินในทะเลหรือเหตุอื่นที่สมควร และหากมีอุปสรรคทำให้เรือไม่สามารถเทียบท่าเพื่อการบรรทุกของลงเรือหรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือได้ ณ ท่าเรือปลายทางหรือการกระทำดังกล่าวทำได้แต่อาจเป็นไปด้วยความล่าช้าเกินควร ผู้ให้เช่ารถอาจเลือกท่าเรืออื่นที่เหมาะสมเพื่อทำการบรรทุกของลงเรือหรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือ

กรณีมีการขนส่งของอันตรายโดยที่ผู้ให้เช่ารถไม่รู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น หรือแม้กระทั่งผู้ให้เช่ารถได้รู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของแล้ว แต่ต่อมาภายหลังของดังกล่าวเกิดหรือมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะเกิดอันตรายกับบุคคลหรือทรัพย์สินใด ๆ ผู้ให้เช่ารถมีสิทธิดำเนินการตามควรโดยการนำของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์

บุคคลที่แสดงให้เห็นว่ามีสิทธิเป็นผู้รับมอบของ สามารถที่จะทำการตรวจสอบของก่อนที่จะรับมอบได้ หากมีผู้รับมอบของตามสัญญาเช่ารถฉบับเดียวกันหลายคน ผู้รับของไม่สามารถที่จะกำหนดให้ทำการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ณ ท่าเรือใดท่าเรือหนึ่ง หรือกำหนดให้มีการย้ายเรือ เว้นแต่จะมีการตกลงร่วมกัน

การบอกเลิกสัญญา

- กรณีที่ผู้ให้เช่ารถเรือผิดสัญญา ผู้เช่ารถมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ในกรณีต่อไปนี้

1. ความพร้อมของเรือในการที่จะมารับของ หากมีการกำหนดระยะเวลาไว้และเรือไม่พร้อมภายในกำหนดระยะเวลาดังกล่าวหรือไม่ได้มีการแจ้งล่วงหน้าถึงความพร้อมของเรือ ผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาก่อนที่จะสิ้นระยะเวลาที่กำหนดไว้

2. ความล่าช้าของเรือหรือผู้ให้เช่าเรือผิดสัญญาในสาระสำคัญ แต่เมื่อมีการบรรทุกของลงเรือแล้วหากการขนถ่ายของขึ้นจากเรือจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมากหรือก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้เช่าเรือรายอื่น ผู้เช่าเรือไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้

3. ในกรณีการเช่าเรือแบบรายเที่ยวต่อเนื่อง ผู้เช่าเรือจะบอกเลิกสัญญาได้ต่อเมื่อการเดินทางเที่ยวนั้นไม่มีความสำคัญต่อผู้ให้เช่าเรือเมื่อเทียบกับการเดินเรือเที่ยวที่เหลืออยู่ โดยผู้เช่าเรือต้องแจ้งการเลิกสัญญาโดยไม่ชักช้าหลังจากที่ผู้เช่าเรือคาดว่าจะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

- กรณีที่ผู้เช่าเรือผิดสัญญา ผู้ให้เช่าเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายและบอกเลิกสัญญาได้ในกรณีดังต่อไปนี้

1. หากผู้เช่าเรือได้บอกเลิกสัญญาก่อนมีการบรรทุกของลงเรือหรือผู้เช่าเรือส่งมอบของไม่ครบจำนวนตามที่ระบุไว้ในสัญญาเมื่อมีการบรรทุกของลงเรือเสร็จสิ้นแล้ว ผู้ให้เช่าเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายเพื่อชดเชยการสูญเสียค่าระวางและความเสียหายใด ๆ

2. ผู้ให้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้เช่าเรือส่งมอบของไม่ครบจำนวนตามที่ระบุไว้ในสัญญาและเมื่อผู้ให้เช่าเรือได้เรียกร้องให้ผู้เช่าเรือชดเชยค่าเสียหายหรือวางหลักประกันภายในระยะเวลาอันควรแต่ผู้เช่าเรือไม่ยอมชดเชยหรือวางหลักประกันให้

3. ผู้ให้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ในกรณีที่ผู้เช่าเรือทำการบรรทุกของลงเรือล่าช้าอย่างมากถึงขนาดเกิดความเสียหายหรือความไม่สะดวกต่อผู้ให้เช่าเรือ แม้ ผู้เช่าเรือจะได้มีการจ่ายค่าเรือเสียเวลาให้แก่ผู้ให้เช่าเรือก็ตาม

4. กรณีเป็นสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวต่อเนื่อง หากผู้เช่าเรือไม่ชำระค่าระวาง ค่าเรือเสียเวลาหรือสิทธิเรียกร้องใด ๆ ตามสัญญาในระยะเวลาที่กำหนด ผู้ให้เช่าเรือมีสิทธิไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือบอกเลิกสัญญานั้นได้

ในกรณีที่ผู้ให้เช่าเรือและผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ มีดังนี้ คือ

หากการเดินทางตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาจะทำให้เกิดอันตรายแก่เรือ บุคคลบนเรือ ของบนเรือ อันเนื่องมาจากเหตุภัยสงคราม การปิดเส้นทางเดินเรือหรือความขัดแย้งอื่นใดที่มีการใช้กำลังอาวุธหรือหากว่าอันตรายเช่นนั้นได้ทวีเพิ่มขึ้นมาก ผู้ให้เช่าเรือและผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้โดยไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายใด ๆ แม้ว่าการเดินทางได้เริ่มต้นแล้ว โดย

คู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการบอกเลิกสัญญาจะต้องบอกกล่าวให้อีกฝ่ายหนึ่งได้ทราบโดยไม่ชักช้า หากไม่มีการบอกกล่าวคู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจหลีกเลี่ยงได้หากมีการบอกกล่าวแก่อีกฝ่ายหนึ่ง

การชาร์เตอร์เรือต่อเนื่องโดยมีสัญญาที่ตกลงปริมาณสินค้าไว้ (Quantity Contracts)

การชาร์เตอร์เรือต่อเนื่องโดยมีสัญญาที่ตกลงปริมาณสินค้า คือ การชาร์เตอร์เรือที่คู่สัญญาตกลงชาร์เตอร์เรือโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะใช้ประโยชน์จากระวางเรือเพื่อบรรทุกของได้หมดจำนวนภายในหนึ่งเที่ยวการเดินทาง โดยตกลงกับผู้ให้ชาร์เตอร์ว่าจะทำการชาร์เตอร์เรือต่อเนื่องกันไปหลายเที่ยวเพื่อบรรทุกของให้ได้ครบตามจำนวนที่ตกลงไว้³¹

บทบัญญัติในเรื่องการชาร์เตอร์เรือต่อเนื่องโดยมีสัญญาที่ตกลงปริมาณสินค้าไว้ประมวลกฎหมายพาณิชย์ตราไว้ส่วใดก็ได้กำหนดให้มีขอบเขตในการใช้บังคับกับการขนของทางทะเลที่กำหนดปริมาณสินค้าไว้แน่นอน (carriage on board ship of a definite quantity of goods) โดยแยกออกเป็นหลายเที่ยวการเดินทางตามระยะเวลาที่กำหนด แต่ทั้งนี้บทบัญญัตินี้ดังกล่าวจะไม่ใช้บังคับกับการตกลงให้มีการชาร์เตอร์เรือลำใดลำหนึ่งเป็นการเฉพาะแบบรายเที่ยวต่อเนื่อง

นอกจากนี้ประมวลกฎหมายพาณิชย์ตราไว้ส่วใดก็ได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ไว้เป็นการเฉพาะเรื่องของการชาร์เตอร์เรือต่อเนื่องโดยมีสัญญาที่ตกลงปริมาณสินค้า เช่น การเลือกจำนวนสินค้า (choice of quantity) การเตรียมตารางการขนส่ง (shipment plans) การปฏิบัติการในการเดินเรือ (performance of voyages) ความล่าช้าในการแจ้งถึงการขนส่งและตารางการขนส่ง (delay in notifying shipments and shipment plans) เป็นต้น ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เฉพาะเรื่องอันแตกต่างจากการชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยวธรรมดา (Voyage Chartering)

การชาร์เตอร์เรือตามระยะเวลา (Time Charter)

สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญา

ผู้ให้ชาร์เตอร์มีหน้าที่ส่งมอบเรือให้แก่ผู้ชาร์เตอร์เพื่อนำไปใช้งาน ณ สถานที่และเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ โดยผู้ให้ชาร์เตอร์ต้องจัดให้เรืออยู่ในสภาพที่พร้อมและปลอดภัย ในเวลาส่งมอบเรือ หากพบว่าเรือหรืออุปกรณ์เรือชำรุดบกพร่อง ผู้ชาร์เตอร์เรือมีสิทธิหักค่าชาร์เตอร์เพื่อความชำรุดบกพร่องนั้นได้

³¹ สุรพัศ เพ็ชรคง, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 29, น.46.

ผู้เช่ารถมีสิทธิในการเรียกค่าเสียหายในความสูญเสียที่เกิดจากความล่าช้าในการส่งมอบรถหรือส่งมอบรถที่มีความชำรุดบกพร่อง เว้นแต่ผู้ให้เช่ารถพิสูจน์ได้ว่าความล่าช้าหรือความชำรุดบกพร่องนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตนหรือของบุคคลที่ตนต้องรับผิดชอบ แต่ผู้เช่ารถยังคงมีสิทธิในการเรียกค่าเสียหายจากการที่รถขาดคุณสมบัติหรือไม่มีอุปกรณ์ เครื่องมือที่ควรจะต้องมี และผู้ให้เช่ารถเองมีสิทธิเรียกค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถอันเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เช่ารถหรือบุคคลที่ผู้เช่ารถจะต้องร่วมรับผิดชอบ

ผู้ให้เช่ารถต้องเดินรถไปในเส้นทางตามที่ได้มีการตกลงไว้กับผู้เช่ารถในสัญญาแล้ว และต้องบำรุงรักษาเพื่อให้รถมีความพร้อมอย่างต่อเนื่อง ผู้ให้เช่ารถจะต้องแจ้งให้ผู้เช่ารถทราบถึงเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับรถและเส้นทางเดินรถที่มีความสำคัญต่อผู้เช่ารถและผู้เช่ารถต้องบอกรายละเอียดเส้นทางเดินรถที่ตนได้วางแผนไว้ให้แก่ผู้ให้เช่ารถได้ทราบ

ผู้ให้เช่ารถมีหน้าที่ในการออกไปตรวจส่งให้แก่ผู้เช่ารถตามคำร้องขอของผู้เช่ารถ ในกรณีเป็นปกติทางการค้า ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนส่งทางทะเล

ผู้ให้เช่ารถจะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบของชำรุด ในระหว่างที่ของอยู่ในความครอบครองดูแลของตน

ผู้เช่ารถมีหน้าที่ส่งมอบรถคืนให้แก่ผู้ให้เช่ารถตามสถานที่และเวลาที่ตกลงกันไว้ หากผู้เช่ารถเรือไม่ได้ทำการส่งมอบรถคืนภายในเวลาที่ตกลงกันไว้ ผู้ให้เช่ารถยังคงต้องเริ่มต้นออกเดินทางเที่ยวต่อไป โดยผู้เช่ารถเรือจะต้องเป็นผู้จ่ายค่าเช่ารถในเวลาที่เกินนั้น

การบอกเลิกสัญญา

- กรณีที่ผู้เช่ารถเรือ มีสิทธิบอกเลิกสัญญา

1. ผู้เช่ารถเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากสัญญาได้กำหนดระยะเวลาให้เรือที่เช่ารถต้องมีความพร้อมในการรับของเมื่อใด และเรือนั้นไม่มีความพร้อมในระยะเวลาที่กำหนด หรือในกรณีที่ผู้ให้เช่ารถได้แจ้งว่าเรือจะมาถึงหลังกำหนดระยะเวลา พร้อมแจ้งกำหนดเวลาใหม่ที่พร้อมส่งมอบเรือ ผู้เช่ารถมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้โดยไม่ชักช้า

2. ในกรณีมีการกำหนดวันส่งมอบเรือ และผู้ให้เช่ารถทำการส่งมอบเรือหลังวันที่กำหนด โดยส่งมอบเรือช้าเกินควรจนทำให้เป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญ

3. หากเรือหรืออุปกรณ์เรือมีความชำรุดบกพร่องอันเป็นการผิดสัญญาในข้อสาระสำคัญ ผู้ขายเรือมีสิทธิเลิกสัญญาได้ แต่หากผู้ให้เช่าเรือได้ซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องนั้นแล้วโดยไม่เกิดความล่าช้า ผู้ขายเรือก็ไม่สามารถใช้สิทธิเลิกสัญญาได้

- กรณีที่ผู้ให้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญา

หากผู้ขายเรือไม่จ่ายค่าเช่าเรือที่ถึงกำหนดชำระตามเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ หลังจากที่ถูกผู้ให้เช่าเรือได้แจ้งต่อผู้ให้เช่าเรือภายใน 72 ชั่วโมง ในเรื่องการไม่จ่ายค่าเช่าเรือดังกล่าว

การสิ้นสุดอายุสัญญา

กฎหมายให้ถือว่าสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาสิ้นสุดลงเมื่อเรือเสียหาย สูญหาย จนไม่อาจซ่อมแซมได้

2.1.16 การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล (On Carriage Of Passengers And Luggage)

ขอบเขตการใช้บังคับ

บทบัญญัติในหมวดนี้ไม่ใช้บังคับกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลที่อยู่ภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศที่ใช้กับการขนส่งโดยวิธีการขนส่งอื่น

หน้าที่ของคนโดยสาร

คนโดยสารจะต้องทำการแจ้งต่อผู้ขนส่งก่อนออกเดินทาง หากคนโดยสารทราบว่าสัมภาระของตนเองอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือทำให้เกิดความไม่สะดวกอย่างมาก (substantial inconvenience) แก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สินอื่นใด และคนโดยสารควรทำเครื่องหมายบนสัมภาระนั้นก่อนเริ่มออกเดินทาง หลักเกณฑ์นี้ให้นำมาบังคับใช้กับสัมภาระอื่น ๆ ที่ผู้ส่งได้ร้องขอต่อผู้ขนส่งให้มีการดูแลเป็นพิเศษด้วย

คนโดยสารจะต้องชำระค่าโดยสารให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ว่าคนโดยสารไม่สามารถเดินทางได้หรือได้ยกเลิกการเดินทาง แต่หากเป็นกรณีที่คนโดยสารไม่สามารถเดินทางได้เพราะเกิดจากความเจ็บป่วยหรือเกิดจากสาเหตุอื่นใดซึ่งคนโดยสารได้ทำการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบแล้วในเวลาอันควร คนโดยสารไม่ต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงกันไว้ให้แก่ผู้ขนส่ง

ความรับผิดของคนโดยสาร

หากสัมภาระของคนโดยสารได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่ง หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ คนโดยสารต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายดังกล่าวให้แก่

ผู้ขนส่ง หากความเสียหายเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนโดยสารหรือบุคคลใดก็ตามที่คนโดยสารต้องรับผิดชอบ

ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่ส่งมอบสัมภาระให้แก่คนโดยสารจนกว่าคนโดยสารจะได้ชำระค่าเดินทาง ค่าอาหาร ค่าบริการต่าง ๆ

หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งต้องทำให้แน่ใจว่าเรื่อนั้นอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือและสัมภาระที่เหมาะสม และผู้ขนส่งจะต้องทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารอย่างรวดเร็วและปลอดภัยไปยังจุดหมายปลายทาง และหากในสัญญาขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลได้ระบุว่าจะใช้เรือใดที่จะทำการขนส่งแล้วผู้ขนส่งจะไม่สามารถใช้เรือลำอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในสัญญาทำการขนส่งได้

ผู้ขนส่งไม่สามารถบรรทุกสัมภาระของคนโดยสารบนปากกระวางเรือได้

ผู้ขนส่งไม่สามารถออกนอกเส้นทางเดินเรือได้ เว้นแต่การออกนอกเส้นทางนั้นทำไปเพื่อการช่วยเหลือภัยชีวิต เรือ ของ หรือเพื่อการอื่นโดยมีเหตุผลอันควร

หากคนโดยสารนำสัมภาระที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือทำให้เกิดความไม่สะดวกอย่างมากแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่นขึ้นมาบนเรือโดยที่ผู้ขนส่งไม่ทราบ ผู้ขนส่งอาจทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์แห่งสัมภาระนั้นก็ได้ โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย หลักเกณฑ์นี้ให้นำมาใช้บังคับกับกรณีผู้ขนส่งได้ทราบถึงการนำสัมภาระที่มีลักษณะเช่นนั้นขึ้นมาบนเรือ โดยที่สัมภาระนั้นผู้ขนส่งไม่สามารถป้องกันหรือเก็บรักษาไว้บนเรือได้

ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้รับเงินค่าตอบแทนจากการขนส่งเกินจำนวนกว่าที่ตนต้องรับไว้ ผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินในส่วนที่ได้รับเกินมาคืนให้แก่คนโดยสาร

ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ หากคนโดยสารได้รับบาดเจ็บในระหว่างทำการขนส่งและต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายแก่สัมภาระที่เป็นผลจากเหตุการณ์ในระหว่างการเดินทาง ซึ่งเกิดจากความผิด ความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลนั้น

แต่ถ้าความผิดหรือความประมาทเลินเล่อนั้นคนโดยสารมีส่วนทำให้เกิดความเสียหายขึ้น คนโดยสารจะต้องรับผิดชอบในการกระทำดังกล่าว โดยกฎหมายให้นำหลักกฎหมายในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดมาใช้บังคับ

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบคนโดยสารในกรณีที่คนโดยสารได้รับความเสียหายจากความล่าช้าของผู้ขนส่งและความล่าช้าในการขนส่งสัมภาระหรือส่งมอบของ ณ จุดหมายปลายทาง แม้ว่าความล่าช้านั้นไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง

หากผู้ขนส่งอื่นได้เข้าทำการขนส่ง ผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในช่วงเวลาที่ตนได้ทำการขนส่งนั้นด้วย และแม้ว่าผู้ขนส่งอื่นได้ทำการขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเหมือนว่าผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งนั้นด้วยตัวเอง

ความรับผิดชอบระหว่างของผู้ขนส่งกับบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลนั้น ผู้ขนส่งและบุคคลดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม และในกรณีที่มีการดำเนินคดีต่อบุคคลดังกล่าว บุคคลนั้นมีสิทธิได้รับยกเว้นไม่ต้องความรับผิดชอบและจำกัดความรับผิดชอบได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง แต่หากบุคคลดังกล่าวจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงทำให้เกิดความเสียหายและรู้ได้ว่าความเสียหายเช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ก็จะไม่สามารถอ้างสิทธิยกเว้นความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบได้

ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดชอบเมื่อได้พิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลใดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลนั้น

การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่คนโดยสารได้รับบาดเจ็บ จำกัดไว้ไม่เกิน 175,000 SDR ต่อคนโดยสารแต่ละคน

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีทำการขนส่งล่าช้า จำกัดไว้ไม่เกิน 4,150 SDR ต่อคนโดยสารแต่ละคน

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบสัมภาระของคนโดยสารล่าช้า จำกัดไว้ไม่เกิน

- 1,800 SDR ต่อสัมภาระติดตัวของคนโดยสารแต่ละคน
- 6,750 SDR ต่อของมีค่าที่ผู้ขนส่งได้รับไว้เพื่อนำไปเก็บอย่างปลอดภัยของคนโดยสารแต่ละคน

- 10,000 SDR ต่อพาหนะใด ๆ
- 2,700 SDR ต่อสัมภาระอื่นๆ ของคนโดยสารแต่ละคน

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวจะใช้บังคับต่อหนึ่งเที่ยวการเดินทางและจะไม่นำไปใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้องเพื่อผลประโยชน์หรือเพื่อให้ชดเชยค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจทำการตกลงไว้โดยชัดแจ้งว่าจะรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่กฎหมายกำหนดไว้ได้

เหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด

ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด หากปรากฏว่าผู้ขนส่งนั้นจงใจ(intentionally) หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) ทั้งที่รู้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นอาจจะเกิดขึ้น

กฎหมายให้นำบทบัญญัติเรื่องการยกเว้นหรือการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับด้วยแม้ว่าจะมีการดำเนินคดีกับผู้ขนส่งโดยไม่ได้อาศัยสัญญาการขนส่งคนโดยสารก็ตาม

การเลิกสัญญา

คนโดยสารมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้หากเรือออกเดินทางจากสถานที่ต้นทางล่าช้าอย่างมาก หรือเรือได้เดินทางล่าช้า ถึงขนาดที่คนโดยสารไม่อาจคาดได้ว่าเรือจะเดินทางมาถึงเมื่อไหร่ หรือคาดว่าเรือได้สูญหายไปแล้ว

ผู้ขนส่งต้องทำให้คนโดยสารมั่นใจว่าจะทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางโดยวิธีการเหมาะสม

หลังจากตัดสินใจเข้าทำสัญญาขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลแล้วปรากฏว่าการเดินทางนั้นจะก่อให้เกิดอันตรายแก่คนโดยสารหรือเรือโดยมีสาเหตุมาจากสงคราม การปิดล้อม การจลาจล ความไม่สงบ โจรสลัด หรือความรุนแรงที่มีการใช้อาวุธ และอันตรายดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสิทธิบอกเลิกสัญญา แม้ว่าได้มีการเริ่มต้นเดินทางไปแล้วก็ตาม หากสัญญาได้ถูกบอกเลิกคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายและค่าใช้จ่ายของตนเอง

2.1.17 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (On Salvage)

ขอบเขตการใช้บังคับ

บทบัญญัติในหมวดนี้นำมาใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีการตัดสินใจในประเทศสวีเดน และใช้บังคับกับกรณีเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยกับเรือที่ได้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีเจ้าของเป็นคนเดียวกันด้วย แต่ทั้งนี้จะไม่ใช้บังคับกับแท่นลอยน้ำหรือแท่นที่ติดตั้งกับพื้นดิน แท่นขุดเจาะเคลื่อนที่นอกชายฝั่งอันมิไว้ใช้เพื่อการสำรวจ แสวงหาผลประโยชน์ หรือการผลิตจากแหล่งทรัพยากรใต้ท้องทะเล

สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย

นายเรือมีอำนาจในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยในนามของเจ้าของเรือ และเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินการเรือและนายเรือมีอำนาจในการเข้าทำสัญญาในนามของเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ³²

สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยหรือเงื่อนไขใด ๆ ในสัญญาอาจมีการแก้ไขหรือเพิกถอน หากสัญญาได้ถูกทำภายใต้การกดดันอันมิชอบหรือการกดดันจากอันตรายและสัญญาหรือข้อกำหนดที่ไม่เป็นธรรม หรือการชำระค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยตามสัญญาไม่สอดคล้องกับมูลค่าของการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัย³³

สิทธิในการได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยอาจลดลงหรือยกเลิกได้ หากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีความผิดพลาดหรือการละเลยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือในการช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้กระทำความผิด ข้อหล หรือกระทำการใดโดยไม่สุจริต³⁴

³² The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 16 Section 3 para 2

“The master has authority to conclude contracts of salvage on behalf of the vessel owner. The owner, operator and master of the vessel all have individual authority to conclude such contracts on the behalf of the owner of property on board.”

³³ The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 16 : Section 3 para 3

“A contract of salvage or any condition in such a contract may be modified or set aside if

1. the contract was entered into under undue influence or the influence of danger and the contract or the condition is inequitable, or
2. the payment under the contract is disproportionate to the value of the services rendered.”

³⁴ The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 16 : Section 3 para 4

หน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย

1) หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ต้องปฏิบัติในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัย มีดังต่อไปนี้

-ต้องปฏิบัติตามการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยความระมัดระวัง

-ในการทำการช่วยเหลือกู้ภัยต้องใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้เหลือน้อยที่สุด

-ขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเมื่อมีเหตุอันควร

-อนุญาตให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเข้ามาร่วมปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เมื่อได้รับการร้องขออันควรจากนายเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ประสบภัยอันตราย หากการร้องขอนั้นมีขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอื่นจะไม่มีผลต่อจำนวนเงินค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยอันมีสิทธิที่จะได้รับ

2) หน้าที่ของนายเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินที่ต้องปฏิบัติในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัย มีดังต่อไปนี้

-ในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัยต้องให้ความร่วมมือกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอย่างเต็มที่

-ต้องใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้เหลือน้อยที่สุด

-รับมอบทรัพย์สินคืนเมื่อมีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้นได้อย่างปลอดภัยและผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ร้องขอโดยมีเหตุอันควรให้ส่งมอบทรัพย์สินคืน และนายเรือมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลอื่นผู้ที่เผชิญกับภัยพิบัติทางทะเล

สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

1) สิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีขึ้นเพื่อเป็นการสนับสนุนความพยายามในการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนหากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเกิดผลสำเร็จ และจะต้องไม่เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ได้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยไว้

ในการคำนวณค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะไม่นำค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายรวมอยู่ในค่าตอบแทน ซึ่งในเรื่องผลประโยชน์ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดนกำหนดให้ถูกควบคุมโดย Interest on Debts Act

“The right of reward under the contract may be reduced or annulled if the salvage was caused or rendered more difficult by the fault or neglect of the salvor or if the salvor was guilty of fraud or other dishonest conduct in the course of the salvage.”

หลักเกณฑ์การคำนวณค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย และการแบ่งค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายรายนั้น จะต้องคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้

- 1.มูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย
 - 2.ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันและการทำให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุดแก่สิ่งแวดลอม
 - 3.ผลสำเร็จในการช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย
 - 4.ลักษณะและระดับความอันตราย
 - 5.ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือชีวิตและการช่วยเหลือเรือและทรัพย์สินอื่น
 - 6.ระยะเวลาในการช่วยเหลือกู้ภัยและค่าใช้จ่าย ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย
 - 7.ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากความรับผิดชอบและความเสี่ยงอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและเครื่องมือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย
 - 8.ความรวดเร็วในการบริการ
 - 9.การใช้เรือหรือเครื่องมืออื่นในการช่วยเหลือกู้ภัย
 - 10.ความพร้อม ความมีประสิทธิภาพ และมูลค่าในเครื่องมือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย
- โดยเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินต้องจ่ายค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยตามสัดส่วนของมูลค่าทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือของซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนพิเศษจากผู้ดำเนินงานเรือและเจ้าของเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยสำหรับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้จ่ายไป โดยค่าตอบแทนพิเศษที่จะจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องเป็นจำนวนที่สูงกว่าค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิจะได้รับ

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้เหลือน้อยที่สุดผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจได้รับค่าตอบแทนเพิ่มขึ้นสูงสุด 30% แต่ไม่เกิน 100% ของค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้จ่ายไป

ค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้จ่ายไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายจริงที่เกิดขึ้นจากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย รวมถึงค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเครื่องมือ อุปกรณ์และบุคลากรตามความเป็นจริงที่ใช้ไประหว่างการช่วยเหลือกู้ภัย โดยในการคำนวณค่าตอบแทนจะต้องพิจารณาถึง

เรื่องความรวดเร็วในการบริการ การใช้เรือหรือเครื่องมืออื่นในการช่วยเหลือกู้ภัย และความพร้อม
 ความเป็นประสิทธิภาพ และมูลค่าในเครื่องมือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประกอบด้วย

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยละเลยไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อ
 สิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด ค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับอาจลดลงหรืออาจไม่ได้รับ

หากการช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลอัน
 ควรของนายเรือ ผู้ดำเนินกิจการเรือ หรือเจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายที่
 ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยและ
 ค่าตอบแทนพิเศษ

2) สิทธิเรียกร้องเงินค่าตอบแทน

เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอให้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย
 ให้แก่ตน จัดหาหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าว รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายของสิทธิ
 เรียกร้องนั้น และหากมีการวางหลักประกันแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลที่
 เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยได้

เจ้าของหรือผู้ดำเนินกิจการเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องร่วมมือกันที่จะให้
 เจ้าของสินค้าวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินค่าตอบแทนก่อนที่จะปล่อยของจากเรือไป

ห้ามไม่ให้ทำการโยกย้ายเรือหรือทรัพย์สินอื่นใดที่ได้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยไว้จากท่าเรือ
 หรือสถานที่ที่เรือหรือทรัพย์สินถูกนำมาไว้หลังจากมีการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว เว้นแต่จะมีการวาง
 หลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องเพื่อเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่มีต่อเรือหรือทรัพย์สินอื่นใด

อย่างไรก็ตาม เงินค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจร้อง
 ขอต่ศาลเพื่อให้ศาลสั่งให้บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย จ่ายเงิน
 ค่าตอบแทนทั้งหมดล่วงหน้าให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้

2.1.18 ความเสียหายทั่วไป (On Average)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิประเทศสวีเดนได้บัญญัติให้นำหลักเกณฑ์ของ
 York-Antwerp Rules ปี 1974 มาใช้ เว้นแต่ได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น โดยรัฐบาลสวีเดนได้
 มีการตีพิมพ์หลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นภาษาอังกฤษและมีการแปลความเป็นภาษาสวีเดนด้วย โดยมี
 สาระสำคัญดังนี้

ความเสียหายทั่วไปจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเสียสละพิเศษหรือค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ ที่ได้กระทำขึ้นหรือมีขึ้นโดยเจตนาและมีเหตุอันสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันด้วยความประสงค์ที่จะปกป้องทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องในการผจญภัยทางทะเลร่วมกันให้พ้นจากภัยอันตรายนั้น

ในการคิดคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะต้องกระทำโดยคิดคำนวณ ณ สถานที่ซึ่งเจ้าของเรือได้กำหนดให้มีการคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือหากเจ้าของเรือไม่ได้กำหนด กฎหมายให้ทำการคิดคำนวณ ณ เมืองที่เจ้าของเรือได้ทำการคำนวณเงินค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปอยู่เป็นประจำ

ในประเทศสวีเดน การคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะกระทำโดย ผู้ทำหน้าที่เฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยผู้ทำหน้าที่เฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นจะต้องได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาลและต้องเป็นผู้รู้กฎหมาย

เจ้าของเรือ ผู้ดำเนินกิจการเรือ หรือผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปอื่นใดต้องร้องขอโดยไม่ชักช้าให้มีการประเมินความเสียหายทั่วไป

ผู้ใดได้รับผลกระทบจากความเสียหายทั่วไปจะต้องส่งเอกสารต่าง ๆ ซึ่งเห็นว่าจำเป็นสำหรับการตรวจสอบและการกำหนดส่วนแบ่งเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและจะต้องจัดเตรียมข้อมูลในประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้แก่ผู้ทำหน้าที่เฉลี่ยความเสียหายทั่วไปโดยไม่ชักช้า

2.1.19 สมุดปุมเรือ การประกาศและการสอบสวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล, การสำรวจ (On Log Books, Maritime Declarations And Other Inquiry Into Accidents At Sea, Surveys)

สมุดปุมเรือ

เรือพาณิชย์ที่มีขนาดอย่างน้อย 20 ตันกรอส และเรือประมงที่มีขนาดอย่างน้อย 80 ตันกรอส จะต้องมีการเก็บรักษาสมุดปุมเรือในขณะที่ได้มีการดำเนินงานเรือ รวมทั้งสมุดบันทึกห้องเครื่อง หากเรือนั้นได้มีการขับเคลื่อนโดยใช้เครื่องยนต์สำรอง

สมุดปุมเรือจะถูกเก็บรักษาภายใต้การควบคุมของนายเรือ หากนายเรือไม่ได้เป็นผู้เก็บรักษาสมุดปุมเรือจะต้องให้ต้นหนอาวุโส (senior mate) เป็นผู้รักษาสมุดปุมเรือแทน สมุดปุมเรือต้องมีรายละเอียดการบรรยายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินเรือเพื่อให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือ เจ้าของสินค้า ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นที่มีสิทธิในผลแห่งเที่ยวการเดินทางนั้น

สำหรับสมุดบันทึกห้องเครื่อง ต้นกล (chief engineer) จะเป็นผู้เก็บรักษาหรืออาจจะมอบหมายให้รองต้นกล (senior engineer officers) เป็นผู้เก็บรักษาแทน โดยต้องมีการบันทึกรายละเอียดต่าง ๆ ที่สำคัญเกี่ยวกับการเดินเครื่องและการบำรุงรักษาเครื่องยนต์

ในขณะที่เรือสวีเดน เดนมาร์ก ฟินแลนด์ หรือนอร์เวย์ อยู่ในท่าเรือของประเทศสวีเดน สมุดปูมเรือที่ถูกเก็บรักษาไว้บนเรือดังกล่าวจะต้องพร้อมทุกเมื่อเมื่อมีบุคคลใดขอดูเนื้อหาในสมุดปูมเรือเท่าที่บุคคลนั้นพึงมีสิทธิ แต่ข้อมูลที่บันทึกเกี่ยวกับเรื่องเรือโดนกันจะไม่สามารถขอข้อมูลได้จนกว่าจะได้มีการประกาศและการสอบสวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลหรือได้มีการดำเนินคดีเรื่องเรือโดนกันนั้นแล้ว

เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือจะต้องเก็บรักษาสมุดปูมเรือไว้อย่างน้อย 3 ปี หลังจากเสร็จสิ้นการเดินเรือ หากในระหว่างช่วงเวลาที่มีการดำเนินคดีอันเนื่องมาจากบันทึกข้อความในสมุดปูมเรือ สมุดปูมเรื่อนั้นจะต้องถูกเก็บไว้จนกว่าคำพิพากษาในคดีดังกล่าวนั้นไม่สามารถอุทธรณ์ได้

การประกาศทางทะเล

การประกาศทางทะเลจะเกิดขึ้น เมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นแก่เรือพาณิชย์หรือเรือประมงของสวีเดน ดังต่อไปนี้ คือ

- เมื่อมีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บอย่างร้ายแรงอันเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานเรือในระหว่างที่เรือกำลังเดินทาง
- เมื่อสมาชิกของเรือหรือบุคคลผู้มีหน้าที่ในการจัดการเรือเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บอย่างร้ายแรงอันเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานเรือ
- เมื่อมีบุคคลได้เสียชีวิตลงบนเรือและมีการนำศพทิ้งลงในทะเล
- เมื่อมีหรือพึงจะรู้ได้ว่าการวางยาพิษเกิดขึ้นบนเรือ
- เมื่อเรือโดนกันกับเรือลำอื่นหรือเรือติด (run aground) สิ่งกีดขวาง
- เมื่อเรือสูญหายหรือถูกละทิ้งไว้ในทะเล
- เมื่อการดำเนินงานของเรือได้ก่อให้เกิดหรือคาดว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่เรือหรือทรัพย์สินที่อยู่ภายนอกเรือ

- เมื่อของได้รับความเสียหายจากอัคคีภัย การระเบิดหรือจากการเคลื่อนย้าย

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้เกิดขึ้นในท้องทะเล การประกาศทางทะเลจะเกิดขึ้น ณ ท่าเรือที่มีเหตุการณ์นั้น ๆ เกิดขึ้นหรือ ณ ท่าเรือแรกที่เรือได้ไปถึงหรือนายเรือของเรื่อนั้นได้ไปถึง

การประกาศทางทะเลอาจถูกเลื่อนไปจนกระทั่งเรือได้ไปถึงยังท่าเรืออีกท่าหนึ่งหากเป็นไปเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายได้จำนวนมากแก่เรือหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นที่เรือจะได้รับ โดยไม่เป็นการลบล้างวัตถุประสงค์ของการประกาศทางทะเล ซึ่งนายเรือและเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานเรือจะต้องทำการแจ้งแก่หน่วยงานผู้มีอำนาจ (The Maritime Administration) โดยทันทีถึงการเลื่อนพร้อมด้วยเหตุผล

การสอบสวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล

การสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลและเหตุการณ์อื่น ๆ อันมีผลต่อการเดินเรือนั้นจะถูกควบคุมโดยกฎหมาย the Investigation of Accidents Act

การสำรวจ

ในท้องที่การสำรวจทางทะเลแต่ละแห่งจะมีรายชื่อของบุคคลผู้มีคุณสมบัติในการสำรวจเรือหรือของ หน่วยงานผู้มีอำนาจ (The Maritime Administration) เป็นหน่วยงานที่จัดเตรียมรายชื่อของบุคคลดังกล่าวไว้ทุก ๆ ปี โดยสามารถขอดูรายชื่อได้ที่ศาลชั้นต้นตามที่หน่วยงานกำหนด³⁵

หากมีข้อสงสัยว่าความเสียหายของเรือถึงขนาดเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง (constructive total loss) หรือไม่ จะต้องให้ผู้สำรวจอย่างน้อย 3 คน เป็นผู้ให้ความเห็น

ผู้สำรวจจะถูกแต่งตั้งโดยคำร้องขอของเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ หรือนายเรือ ในกรณีที่อยู่ภายในเขตศาลที่มีการสำรวจเรือเกิดขึ้น ศาลจะเป็นผู้แต่งตั้งผู้สำรวจจากรายชื่อของบุคคลที่มีคุณสมบัติตามที่หน่วยงานผู้มีอำนาจได้จัดทำขึ้น หากเป็นกรณีที่อยู่นอกเขตศาลผู้สำรวจจะถูกแต่งตั้งโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายหรือตามประเพณีปฏิบัติ ณ สถานที่ที่มีการสำรวจ ผู้สำรวจจะเป็นผู้ตรวจสอบและประเมินค่าความเสียหาย หากเรือหรือของได้รับความเสียหายทั่วไปหรือความเสียหายเฉพาะ เมื่อมีการตรวจสอบความเสียหายแล้วจะต้องกำหนดการคำนวณส่วนเฉลี่ยมูลค่าของเรือหรือของ

³⁵ The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 18 Section 21

“For each marine survey district, there shall be a list of person qualified to perform surveys of vessels or cargo. The list shall be prepared annually by the Maritime Administration and shall be accessible at such District Courts as the Administration designates”

2.1.20 อายุความของสิทธิเรียกร้องทางทะเลบางประเภท (On Time Bar of Certain Maritime Claims)

สิทธิเรียกร้องไม่ว่าจะสามารถจำกัดความรับผิดได้หรือไม่ จะสิ้นสุดลงหากไม่มีการใช้สิทธิเรียกร้องภายในระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนี้

สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยหรือเพื่อค่าตอบแทนพิเศษจากการช่วยเหลือกู้ภัย ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี นับจากวันที่ได้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง

สิทธิเรียกร้องเพื่อการร่วมกันช่วยเหลือกู้ภัย ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปี นับจากวันที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานได้รับการแจ้งถึงจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยและสัดส่วนการช่วยเหลือกู้ภัย โดยมีเงื่อนไขว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะไม่สิ้นสุดลงก่อนระยะเวลา 2 ปี หลังจากการเข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัยได้สำเร็จลง

สิทธิเรียกร้องเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากเหตุเรือโดนกัน ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี นับจากวันที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น

สิทธิเรียกร้องเพื่อจำนวนเงินที่ผู้ชำระเงินได้จ่ายเงินเกินกว่าที่ต้องรับผิดเพื่อการชดเชยค่าเสียหายกรณีเรือโดนกัน ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปี นับจากเวลาที่ได้จ่ายเงินจำนวนนั้นไป

สิทธิเรียกร้องเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายแก่ของ ความสูญหายหรือความชักช้าในการขนส่งหรือจากความผิดพลาดหรือความไม่สมบูรณ์ของ ข้อความในใบตราส่ง ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปี นับแต่เวลาที่ของได้ถูกส่งมอบหรือควรจะได้ ถูกส่งมอบ

สิทธิเรียกร้องเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับกรณีมีบุคคลได้รับบาดเจ็บ หรือ ความล่าช้าในการขนส่งคนโดยสาร ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี นับจากคนโดยสารได้ขึ้นจาก เรือแล้ว หรือหากคนโดยสารเสียชีวิตในระหว่างการขนส่งหรือเสียชีวิตหลังจากที่คนโดยสารได้ขึ้น จากเรือแล้ว ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี หลังจากการเสียชีวิตนั้น และจะต้องไม่ช้ากว่า 3 ปี นับจากที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ

สิทธิเรียกร้องเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบ สัมภาระของคนโดยสารชักช้า ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี นับจากวันที่สัมภาระได้ถูกนำขึ้นฝั่ง แล้ว หรือกรณีสัมภาระสูญหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี นับจากวันที่สัมภาระควรจะถูกนำ ขึ้นฝั่งแล้ว

สิทธิเรียกร้องเพื่อการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือเพื่อค่าใช้จ่ายที่ได้ถูกแบ่งตาม หลักเกณฑ์การเลิกสัญญารับขนของทางทะเลอันเนื่องมาจากความเสี่ยงภัยของสงคราม หรือการ

แบ่งส่วนค่าใช้จ่ายกรณีชักช้าตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปี นับจากวันที่คำฟ้องเรียกร้องให้เจตยความเสียหายไม่สามารถอุทธรณ์ได้

กรณีสิทธิเรียกร้องเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากน้ำมัน ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 3 ปี นับจากวันที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น

2.1.21 บทกำหนดโทษ (Penal Provisions)

กรณีที่นายเรือทำให้แน่ใจไม่ได้ว่าเรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย นายเรือต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน และโทษดังกล่าวนี้กฎหมายได้กำหนดให้ใช้กับผู้ดำเนินงานเรือผู้ซึ่งละเลยในการแก้ไขข้อบกพร่องที่จะทำให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และหากผู้ดำเนินงานเรือละเลยที่จะป้องกันภัยอันตรายจากการเดินเรือตามความสามารถของตนทำให้เรือไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยคาดหมายได้ว่าอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงขึ้นแก่เรือในเที่ยวการเดินทางนั้น ผู้ดำเนินงานเรือต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี

ในกรณีที่บุคคลใดไม่สามารถปฏิบัติตามความสามารถในการเดินเรือที่ดีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลจากความประมาทเลินเล่อของตนได้ บุคคลนั้นจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นเรื่องร้ายแรง บุคคลนั้นจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี

หากบุคคลใดเป็นผู้ควบคุมการเดินเรือหรือได้ปฏิบัติภาระหน้าที่บนเรือเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ได้ทำการปฏิบัติหน้าที่ไปในขณะดื่มสุราหรือของมึนเมาใด ๆ บุคคลดังกล่าวจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน และหากการปฏิบัติหน้าที่ในขณะดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อให้เกิดเหตุการณ์ร้ายแรงขึ้น บุคคลผู้กระทำผิดนั้นจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี

หากนายเรือได้ละทิ้งหน้าที่ของตนไปจากเรือ นายเรือจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี และในกรณีที่เรือประสบภัยพิบัติทางทะเล นายเรือละเลยไม่พยายามอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือ ป้องกันเรือและของบนเรือให้ปลอดภัยหรือละเลยต่อหน้าที่ใด ๆ ที่จะต้องกระทำเมื่อเรือตกอยู่ในอันตราย นายเรือจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี

หากนายเรือละเลยต่อหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลผู้ประสบภัยพิบัติทางทะเล หรือเมื่อมีภัยอันตรายคุกคามต่อการเดินเรือ หรือกรณีมีเหตุเรือโดนกันและนายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือแก่เรืออีกลำที่โดนกัน นายเรือจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี

หากนายเรือละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่เมื่อตนได้รับคำสั่งให้หยุดเดินเรือ นายเรือจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน

นอกจากนี้ นายเรือจะต้องระวางโทษปรับในกรณีดังต่อไปนี้ ได้แก่

- นายเรือละเลยที่จะแจ้งให้แก่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือทราบถึงข้อบกพร่องใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความสามารถของเรือในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

- นายเรือละเลยหน้าที่ในการเก็บรักษาเอกสารการขนส่งไว้บนเรือ รวมถึงสำเนาเอกสารต่าง ๆ

- นายเรือของเรือพาณิชย์ เรือประมง หรือเรือของรัฐที่ไม่ได้ทำการรายงานแก่หน่วยงานของรัฐถึงการตาย การได้รับบาดเจ็บของคนบนเรือ การโดนกันของเรือ การละทิ้งเรือ การได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรงของเรือหรือของหรือทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่ภายในเรือจากการดำเนินงานเรือ

- นายเรือปฏิเสธการส่งมอบใบสำคัญแสดงสัญชาติของเรือเดินทะเลให้แก่ผู้ตรวจเรือ (Surveyor)

บุคคลใดที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ในการเก็บรักษาสมุดปูมเรือหรือสมุดปูมเรือฉบับร่าง (draft log) โดยละเลยหรือตั้งใจทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความเข้าใจผิดในข้อความของสมุดปูมเรือหรือสมุดปูมเรือฉบับร่าง บุคคลนั้นจะต้องระวางโทษปรับ

2.1.22 สถานที่พิจารณาคดีและวิธีพิจารณาความพาณิชย์นาวี (Venue And Judicial Procedure In Maritime Matters)

ศาลชั้นต้น (District Court) ที่ถูกจัดตั้งขึ้นโดยรัฐบาลหรือศาลพาณิชย์นาวี (Maritime Court) จะเป็นศาลที่ทำการพิจารณาคดีแพ่งอันเกี่ยวข้องกับเรื่องทั้งหลายที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดนและคดีอาญากรณีที่มีการกระทำผิดกฎหมายตามประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี แม้ว่าการกระทำผิดกฎหมายนั้นจะมีบทลงโทษที่หนักกว่าประมวลกฎหมายอาญา

หากคดีแพ่งและคดีอาญาดังกล่าวได้เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับเรือลำน้ำซึ่งไม่ได้ดำเนินการอย่างเป็นอาชีพ ไม่ได้มุ่งหาแสงกำไร คดีนั้นจะต้องถูกนำไปพิจารณาคดียังศาลที่มีอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ

เขตอำนาจศาล

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนกำหนดให้นำเรื่องเขตอำนาจศาลในกรณีทั่วไป (jurisdictional competence in general) มาใช้บังคับกับการพิจารณาคดีของศาลพาณิชย์

คดีความอาจถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจเหนือสถานที่ซึ่งเรือได้ปรากฏอยู่ แต่หากกรณีที่เรืออยู่ในระหว่างการกักเรือและมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้อง คดีความอาจถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจเหนือสถานที่ที่ได้มีการวางหลักประกัน คดีความที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องอันมีหลักประกันอาจถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์ แม้ว่าหลักประกันนั้นหมดอายุลงแล้ว (security has lapsed)

หากไม่มีศาลพาณิชย์ ณ สถานที่ที่จำเลยได้ถูกฟ้อง จะต้องมีการดำเนินคดี ณ ศาลพาณิชย์ที่ใกล้สถานที่ดังกล่าวที่สุด

หากเรือมีเจ้าของหลายคน กฎหมายให้ถือสถานประกอบการของหุ้นส่วนเป็นเมืองท่าของเรือ

- การดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญารับขนของทางทะเล คดีความอาจถูกนำขึ้นพิจารณาคดีต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจพิจารณาคดี ได้แก่ ศาลที่มีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้

1 สถานที่ที่จำเลยมีสถานประกอบการแห่งใหญ่หรือหากจำเลยไม่มีสถานประกอบการแห่งใหญ่ให้ถือสถานที่ที่จำเลยมีถิ่นที่อยู่ (habitual residence)

2 สถานที่ที่สัญญารับขนของทางทะเลได้ถูกทำขึ้น

3 สถานที่ ณ ท่าเรือที่มีการตกลงให้บรรทุกของลงเรือหรือท่าเรือที่มีการตกลงให้ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ

4 สถานที่ที่ถูกกำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในสัญญารับขนของทางทะเล

- การดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งคนโดยสารหรือสัมภาระทางทะเล คดีความอาจถูกนำขึ้นพิจารณาคดีต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจพิจารณาคดี ได้แก่ ศาลที่มีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้

1 สถานที่ที่จำเลยมีถิ่นที่อยู่หรือมีสถานประกอบการแห่งใหญ่

2 สถานที่เริ่มต้นออกเดินทางและสถานที่ปลายทางที่มีการตกลงไว้ตามสัญญา

3 ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวร หากจำเลยมีสถานประกอบการในประเทศนั้นและตกอยู่ภายใต้บังคับเขตอำนาจศาลนั้น

4 ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลได้ถูกทำขึ้น หากจำเลยมีสถานประกอบการในประเทศนั้นและตกอยู่ภายใต้บังคับเขตอำนาจศาลนั้น

เรื่องเขตอำนาจศาลดังที่กล่าวไปแล้วดังกล่าวข้างต้นจะตกอยู่ภายใต้บังคับ ตามอำนาจศาลระหว่างประเทศและการบังคับตามคำพิพากษาต่างประเทศตามหลักเกณฑ์ the Brussels Convention และ the Lugano Convention ที่ประเทศสวีเดนได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งทั้งสองอนุสัญญานี้เป็นหลักเกณฑ์ที่ว่าด้วยเรื่องเขตอำนาจศาลและการบังคับคำพิพากษาทางแพ่งและพาณิชย์ เป็นการตกลงพหุภาคีของรัฐที่อยู่ในทวีปยุโรปเพื่อให้หลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

- กรณีการดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องให้ชดเชยความเสียหายจากน้ำมัน คดีความจะถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์สวีเดนที่ใกล้สถานที่เกิดเหตุความเสียหายนั้นมากที่สุด เมื่อความเสียหายจากน้ำมันเกิดขึ้นในประเทศสวีเดน หรือในเขตเศรษฐกิจสวีเดนหรือได้มีการใช้มาตรการป้องกันเพื่อหลีกเลี่ยง บรรเทาความเสียหายจากน้ำมันให้เหลือน้อยที่สุดในประเทศสวีเดนหรือในเขตเศรษฐกิจสวีเดน นอกจากนี้ศาลสวีเดนมีอำนาจในการพิจารณาค่าเสียหายสำหรับคดีอื่นที่ได้รับความเสียหายจากน้ำมันในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นครั้งเดียวกัน

ในคดีอาญากรณีทั่วไปบทบัญญัติที่จะนำมาใช้บังคับนั้นต้องสอดคล้องกับเขตอำนาจศาลของศาลพาณิชย์ในการพิจารณาคดีอาญาด้วย หากไม่มีศาลพาณิชย์ใน ณ สถานที่ที่สงสัยว่าได้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นซึ่งควรที่จะต้องถูกดำเนินคดี คดีอาญาดังกล่าวจะต้องถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์ที่ใกล้สถานที่นั้นมากที่สุด

สำหรับการอุทธรณ์คำสั่งคำฟ้องเรียกร้องให้ชดเชยความเสียหายทั่วไป จะต้องยื่นต่อศาลที่มีการออกคำสั่งนั้น สำหรับคำสั่งใดที่ไม่ได้มีการอุทธรณ์จะต้องถูกผูกพันตามคำสั่งนั้น³⁶

³⁶ The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 21 Section 9

“Appeal against an Average Statement is lodged with the District Court competent for the place at which the statement was rendered.

An Average Statement that has not been duly appealed is binding. ”

2.1.23 บทบัญญัติเฉพาะ (Particular Provisions)

ในหมวดว่าด้วยเรื่องบทบัญญัติเฉพาะได้มีการบัญญัติถึงหลักเกณฑ์เฉพาะเรื่องไว้ทั้งสิ้น 4 เรื่อง ได้แก่ บทบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับคนประจำเรือ สิทธิพิเศษถอนเงิน (Special drawing rights หรือ SDR) ความรับผิดชอบของรัฐเพื่อความปลอดภัยของสิทธิบางประการ การแจ้งและการช่วยเหลือแก่หน่วยงานจดทะเบียน (the Register Authority) โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

บทบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับคนประจำเรือ

เมื่อเรือได้รับหนังสืออนุญาตปล่อยเรือออกจากท่าเรือแล้ว ห้ามมิให้หน่วยงานหนึ่งบุคคลใด ๆ หรือทรัพย์สินใด ๆ ของบุคคลนั้นไว้ ด้วยเหตุอันเนื่องมาจากการที่บุคคลนั้นเป็นหนี้ทางแพ่ง³⁷

ในกรณีที่มิมีคนประจำเรือได้เสียชีวิตบนเรือ นายเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบส่งศพหรืออัฐิและทรัพย์สินส่วนตัวกลับประเทศของผู้เสียชีวิต

สิทธิพิเศษถอนเงิน

สิทธิพิเศษถอนเงิน (Special drawing rights หรือ SDR) ในประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนนั้นให้หมายถึง สิทธิพิเศษถอนเงินที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ และการแลกเปลี่ยนเงินจากสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นอัตราเงินตราของประเทศสวีเดน จะต้องคิดคำนวณตามอัตราของวันที่มีการชำระเงินหรือหากเป็นกรณีมีการเสนอหลักประกันเพื่อการชำระเงินจะต้องคิดคำนวณตามอัตราของวันที่ได้มีการยื่นเสนอหลักประกัน

ความรับผิดชอบของรัฐเพื่อความปลอดภัยบางประการ

รัฐจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายในกรณีดังต่อไปนี้

หากมีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือโดยผู้โอนไม่ใช่เจ้าของเรือที่แท้จริงหรือมีการจำนองเรือโดยผู้จำนองไม่ใช่เจ้าของเรือที่แท้จริง และในขณะที่การโอนกรรมสิทธิ์และการจำนองเรือ ผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ในเรือและผู้รับจำนองเรือไม่รู้หรือไม่ควรที่จะได้รู้ว่าผู้โอนกรรมสิทธิ์หรือผู้รับจำนองไม่ได้

³⁷The Swedish Maritime Code 1994

Chapter 22 Section 1

“After a vessel has been cleared and is otherwise ready to depart, no person employed on board may be prevented from departing on account of a debt, nor may any property that he has taken on board for the purpose of his service be detained or arrested.”

เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริง กฎหมายให้ถือว่า การโอนกรรมสิทธิ์และการจำนองเรือดังกล่าวนั้นมีผลสมบูรณ์ ความมีผลสมบูรณ์ดังกล่าวสามารถยกขึ้นอ้างกับเจ้าของที่แท้จริงได้ ดังนั้นเจ้าของที่แท้จริงมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าเสียหายจากรัฐเพื่อความเสียหายของตน

เมื่อมีบุคคลได้รับความเสียหายจากข้อบกพร่องทางเทคนิคในการจดทะเบียนเรือหรือจากการใช้กระบวนการประมวลข้อมูลอัตโนมัติของหน่วยงานจดทะเบียน

เมื่อมีความผิดพลาดในการลงทะเบียนเรือของหน่วยงานจดทะเบียนอันเนื่องมาจากความผิดพลาดจากการเขียนข้อความหรือการเข้าใจผิด

การแจ้งและการช่วยเหลือแก่หน่วยงานจดทะเบียน

ศาลต้องแจ้งแก่หน่วยงานจดทะเบียน หากมีการกระทำใดที่เป็นการเริ่มหรือยกเลิกกรรมสิทธิ์ในเรือจดทะเบียนหรือเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือหรือการเป็นหุ้นส่วนหรือมีกรรมสิทธิ์ที่มีเงื่อนไขในทรัพย์สินหรือมีข้อสงสัยที่เกี่ยวข้องกับข้อความที่ได้บันทึกไว้ในระบบจดทะเบียนเรือ โดยการแจ้งของศาลนั้นต้องมีการระบุชื่อคู่สัญญาและข้อความที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่จำเป็นต้องระบุ เมื่อศาลได้มีคำตัดสินหรือคำสั่งในคดีที่ไม่สามารถอุทธรณ์ได้ต่อไป ศาลจะต้องส่งสำเนาคำพิพากษาหรือสำเนาคำสั่งไปให้แก่หน่วยงานจดทะเบียนด้วย

หน่วยงานผู้มีอำนาจ (The Maritime Administration) ผู้ดูแลรักษาความปลอดภัยชายฝั่งทะเล (The Coast Guard) ศุลกากร (The Customs Authority) และสำนักงานตำรวจ (The Police Authority) จะต้องให้การช่วยเหลือแก่หน่วยงานจดทะเบียนในการควบคุมสังเกตการณ์ให้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายในเรื่องการจดทะเบียนเรือ การจดทะเบียนกรรมสิทธิ์เรือ หากพบว่ามีไม่มีการปฏิบัติตามดังกล่าวจะต้องทำการแจ้งถึงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนั้นให้แก่หน่วยงานจดทะเบียนทราบ

2.2 ข้อสังเกตบางประการจากการได้ศึกษาประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดน

ประเทศสวีเดนมีกฎหมายพาณิชย์นาวีในรูปของประมวลกฎหมาย คือ The Swedish Maritime Code 1994 โดยในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนได้บัญญัติหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับทางด้านพาณิชย์นาวีค่อนข้างมาก มีทั้งกฎหมายพาณิชย์นาวีภาคเอกชน (private maritime law) และกฎหมายพาณิชย์นาวีภาคมหาชน (public maritime law) อย่างครบถ้วนซึ่งเมื่อได้ศึกษาบทบัญญัติในแต่ละเรื่องของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดนเชื่อมโยงถึงกันได้อย่างเป็นระบบ เช่น หมวดที่ 12 ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องกองทุนและ

ขั้นตอนเพื่อการจำกัดความรับผิดได้มีการอ้างและเชื่อมโยงถึงบทบัญญัติในหมวดที่ 9 ว่าด้วยเรื่อง การจำกัดความรับผิดได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้บทบัญญัติแต่ละเรื่องของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดนมีการ บัญญัติรายละเอียดในแต่ละเรื่องได้ค่อนข้างครบถ้วน สมบูรณ์ ซึ่งถือว่าเป็นจุดเด่นที่สำคัญของ ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดน เพราะเมื่อเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี ของสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้วเห็นได้ชัดว่ามีความแตกต่างกันในแง่รายละเอียดของบทบัญญัติใน แต่ละเรื่อง เพราะประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติ หลักเกณฑ์ในลักษณะของหลักการกว้าง ๆ ทั่วไป มีการลงรายละเอียดหลักเกณฑ์น้อยเกินไป เช่น เรื่องการประกันภัยทางทะเล จึงแสดงให้เห็นว่าจุดเด่นที่สำคัญของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี สวีเดน คือ สามารถที่จะกำจัดข้อด้อยของลักษณะในการจัดทำกฎหมายในรูปแบบประมวลได้

หลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสวีเดนจะมีความ สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่มีการใช้บังคับกันในทางระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศสวีเดนได้เข้า ร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับมาก ประเทศสวีเดนจึงได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าว มาบัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของตนเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศ เช่น หลักเกณฑ์ในเรื่องการรับขนของทางทะเล ประเทศสวีเดนได้ใช้หลักเกณฑ์เดียวกับ Hague-Visby Rules ส่วนหลักเกณฑ์ในเรื่องการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ ประเทศสวีเดนใช้หลักเกณฑ์ เดียวกันกับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทาง ทะเล ค.ศ.1976 นอกจากนี้ยังเห็นได้ชัดเจนจากการที่ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดนมี บทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อมหรือมลพิษทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษที่มี สาเหตุเกิดขึ้นจากน้ำมัน ซึ่งมีรายละเอียดที่ได้กำหนดถึงมาตรการป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบของ น้ำมันที่เกิดจากเรือ กำหนดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากน้ำมันสอดคล้องกับอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยภาวะมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (Marpol 1973/1978) ที่ประเทศสวีเดนได้เข้าร่วมเป็นภาคีด้วยนั่นเอง

จากการที่ประเทศสวีเดนได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับ ทำ ให้ประเทศสวีเดนนำหลักเกณฑ์ในแต่ละเรื่องของอนุสัญญาระหว่างประเทศแต่ละฉบับที่ตนเป็น ภาคีมาตราเป็นกฎหมายเพื่อให้กฎหมายภายในของตนมีเนื้อหาสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่าง ประเทศนั้น คงเป็นเพราะประเทศสวีเดนได้ให้ความสำคัญกับความเป็นสากล เพราะลักษณะที่ สำคัญของกฎหมายพาณิชย์นาวีส่วนใหญ่แล้วจะเป็นกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องต่างประเทศ

ดังนั้นการให้ความสำคัญในการยกร่างกฎหมายพาณิชย์นาวีให้มีความเป็นสากลย่อมเป็นสิ่งที่ควรทำ เนื่องจากจะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการป้องกันการขัดกันของกฎหมายด้วย

ดังนั้น จากกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนที่มีเนื้อหาบัญญัติไว้อย่างละเอียด ประกอบกับมีความเหมาะสม ความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตลอดจนจารีตประเพณีปฏิบัติสากลในระดับหนึ่งแล้ว ผู้เขียนว่าประเทศไทยสามารถที่จะนำกฎหมายพาณิชย์นาวีของพาณิชย์นาวีสวีเดนมาเป็นแบบอย่างได้ทั้งในแง่รูปแบบในการจัดทำเป็นประมวลกฎหมาย และเนื้อหาสาระของตัวบทกฎหมายได้

อย่างไรก็ตาม การนำกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนมาเป็นแนวทางในการพิจารณาปรับปรุง แก้ไข กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในเรื่องต่าง ๆ ประเทศไทยจะต้องคำนึงถึงความแตกต่างในข้อเท็จจริงและสภาพการณ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศสวีเดนด้วย ว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีของสวีเดนในบางเรื่องก็ไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและสภาพการณ์ของประเทศไทย